REGLAMENTO: CAMPEONATO ESTATAL OFICIAL DE OFF ROAD B.C.S. 2015

FIA OMDAI SPORT MÉXICO

FEMADAC
Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

CNO

COMISIÓN PERMANENTE DE OFF-ROAD
OFICIAL
BAJA CALIFORNIA SUR
2015

Contenido

I. REGLAMENTO DE COMPETENCIAS. 3

A) REGLAMENTO GENERAL. 3

B) AUTORIDADES Y FACULTADES. 5

C) OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR Y CAMPEONATO PREVIAS A UNA CARRERA. 6

D) CATEGORÍAS Y NUMERACIÓN. 6

E) ORDEN DE SALIDA. 7

F) INSCRIPCIONES. 8

G) INVASIÓN DE CATEGORIAS. 9

H) REVISIÓN MÉDICA. 9

I) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD. 9

J) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD AL TÉRMINO DE LA COMPETENCIA. 11

K) SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS. 12

L) SISTEMA DE PUNTUACIÓN. 12

M) CAMPEONES. 14

N) PREMIACIÓN. 15

O) GANADORES, CRONOMETRAJE Y RESULTADOS. 16

P) SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS PARA CARRERAS DE RUTA Y PISTA. 17

Q) SANCIONES AL ARRANQUE. 20

R) PROTESTAS. 21

S) REVISIÓN MECANICA DEL MOTOR, TRANSMISIÓN O VEHÍCULO POR PROTESTA PRESENTADA. 24

T) SANCIONES EN LA PROTESTA MECANICA. 24

II. REGLAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIAS 25

1. TROPHY TRUCK. 26

2. CLASE 1 – SUPER LIBRE. 27

3. CLASE 2. 28

4. CLASE 8. 29

5. CLASE 7. 32

6. CLASE 8S. 33

7. CLASE 17. 37

8. CLASE 18......38
9. CLASE 5-1600. 42
10. STOCK MINI......48
11. CLASE 9......55
12. CLASE 11......61
13. CLASE 14......70
14. CLASE 15......71
15. CLASE 7SX (PROMOCIONAL). 72

REGLAMENTO: CAMPEONATO ESTATAL OFICIAL DE OFF ROAD B.C.S. 2015

I. REGLAMENTO DE COMPETENCIAS.

A) REGLAMENTO GENERAL.

El presente reglamento entra en vigor a partir del 1 de Enero del año 2015, pudiendo realizar anexos, modificaciones y cancelaciones del mismo, autorizados por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. y /o la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C., mismos que entrarán en vigor en la fecha que estipule su publicación.

El presente reglamento regirá y aplicará en los eventos de Off Road organizados durante el siguiente año por el "Campeonato Estatal Oficial de Off Road de B.C.S". y/o los que cuenten con el aval de la Comisión Permanente de Off Road Oficial en B.C.S., INSUDE, FEMADAC Y C.N.O. al cual se le denominará en adelante como "El Organizador" para lo referente a reglas, especificaciones y demás contenido.

Todos los pilotos deberán conocer y cumplir el Reglamento de Competencias y el Reglamento Técnico, respetándolo en todos sus aspectos y contenido.

Si hubiese retrasos, posposiciones, cancelación parcial y/o total de los eventos por causas ajenas o de fuerza mayor tales como seguridad, condiciones climatológicas o similares, El Organizador no asume ninguna responsabilidad, y bastará la reprogramación del evento en cuestión.

Respecto a las reglas, medidas y especificaciones de estos reglamentos, no está permitida tolerancia alguna, y en el caso de conceptos no previstos, El Organizador elaborará el anexo correspondiente para su inclusión en el presente.

Cuando se trate de competencias en coorganización o que la competencia en cuestión sea puntuable para más de un campeonato, El Organizador podrá establecer acuerdos con otras organizaciones encaminados a favorecer la participación de más pilotos, y definir las reglas de competencia y especificaciones técnicas que regirán a cada evento, las cuales serán publicadas en la convocatoria de cada competencia en específico. Es decir, la Convocatoria del evento rige el mismo y lo estipulado en ella será lo que dicte las reglas de cada competencia, además de las presentes en este reglamento.

Los eventos que organice El Organizador serán sancionados por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., a través de la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C.

Ningún competidor, miembro de equipo o patrocinador, podrá hacer reclamación alguna por daños, gastos, demandar, o tomar acción de cualquier índole en contra de El Organizador, los organizadores de los eventos, los jueces y oficiales derivado de daños a algún vehículo, persona, piloto o pérdida monetaria de cualquier tipo, por el hecho de participar voluntariamente en cualquiera de sus eventos, rechazando poder hacer cualquier reclamación.

El Director de Carrera tendrá el derecho de sancionar por escrito a cualquier participante por violación a las reglas contenidas en este reglamento.

El Organizador podrá colocar calcomanías y engomados de los patrocinadores de los eventos en los vehículos de competencia, siempre y cuando no contravengan a los intereses de patrocinio de los pilotos.

Reglas especiales podrán implementarse por El Organizador, para adaptarse a condiciones presentadas en la localidad del evento, la ruta, tipo de competencia y cualquier otra circunstancia que lo requiera siempre y cuando sean publicadas en la convocatoria respectiva.

Las reglas especiales que emita El Organizador serán consideradas transitorias para el caso anterior, y deberán ser publicadas con la debida anticipación en los medios establecidos para ello.

El Organizador establecerá las condiciones con respecto a la publicidad de los patrocinadores de los competidores, buscando no afectarse con carpas, mantas, camiones, etc., en los lugares de la revisión mecánica, salida, meta, etc.

No se permitirá el uso del lenguaje ofensivo, de amenazas, gritos o agresiones físicas.

El Organizador, será el responsable y encargado de establecer las rutas, pistas, seguridad en los eventos, obtención de permisos y autorizaciones, coordinación de la logística de seguridad, logística de comunicación, marcación de las rutas, así como designar al personal responsable que habrá de conducir los eventos a buen término.

B) AUTORIDADES Y FACULTADES.

Las autoridades del evento son personas designadas por El Organizador para ocupar puestos de operación y cuentan con conocimientos suficientes para el buen desarrollo del evento, cuyos nombres deberán estar contenidos en la Convocatoria oficial de cada evento.

- **DIRECTOR GENERAL.** Es la persona que encabeza la organización del evento. No tiene facultades ejecutivas dentro del área deportiva de un evento.
- **DIRECTOR DE CARRERA.** Es el Oficial de más alta jerarquía durante la operación deportiva (competencia) de un evento, y el resto de los oficiales estarán bajo sus órdenes.
- **JEFE DE CRONOMETROS.** Es el encargado de llevar los tiempos oficiales en cada competencia y en su caso coordinará a un eventual cuerpo de cronometristas.
- **JEFE DE RUTA/PISTA.** Es el oficial responsable del buen desarrollo del evento, y tiene entre sus funciones: Formación oportuna de los automóviles en la salida independientemente de la modalidad de la competencia. Tendrá además la facultad de efectuar una última revisión de las medidas de seguridad en los participantes y de ser necesario y a su juicio determinar la exclusión de algún participante que no cumpla los requisitos.
- **JEFE DE PITS (en pista).** Es el oficial encargado del área de pits, área de equipos, asignación de lugares en éstos, cuando la modalidad de la competencia así lo requiera.
- **JEFE DE REVISIÓN TÉCNICA.** Es el oficial responsable de la Revisión Técnica de los vehículos, encierro de vehículos restringidos e inspección de los mismos.
- **JEFE MÉDICO.** Es el responsable de los exámenes médicos que se les practican a los pilotos, así como todos los servicios médicos y de emergencia necesarios durante el evento.
- **JEFE DE SEGURIDAD.** Es el responsable de verificar, coordinar y diseñar la seguridad en el evento, tanto en vehículos participantes, como en la ruta o pista trazada y del evento en general.
- **COORDINADOR ADMINISTRATIVO.** Es el oficial responsable de toda el área administrativa antes, durante y después del evento.
- **OFICIALES DE CARRERA.** Son los responsable de vigilar el desarrollo del evento en puntos estratégicos de la competencia ya sea en ruta ó pista, constituyéndose como OFICIALES DE PISTA o en su caso OFICIALES DE CHECK POINTS.
- **COMISARIO.** Es la persona designada por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. y/o la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C., que como autoridad supervisa y sanciona los eventos.

C) OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR Y CAMPEONATO PREVIAS A UNA CARRERA.

1. Reunión de ordinaria Obligatoria 1 semana antes de cada evento.
2. Recorrido de ruta posterior al evento por parte de Club Organizador, Comisión Mixta, FEMADAC y Delegación de C.N.O. donde se realizaran los acuerdos de Pagos de contingencias.
3. Será obligación de cada Club acatar las recomendaciones realizadas por cualquier organismo superior y/o las que realice la Comisión Mixta.

D) CATEGORÍAS Y NUMERACIÓN.

El presente reglamento aplica a las siguientes categorías y rangos de numeración:

Categoría	Numeración
Trophy Truck	1-99
Clase 1-Super Libre	100-199
Clase 2	200-299
Clase 8	800-849
Clase 7	700-749
Clase 8s	850-899
Clase 17	1700-1799
Clase 18	1800-1899
Clase 5-1600	550-599
Stock Mini	750-799
Clase 9	900-999
Clase 11	1100-1199
Clase 14	1400-1499
Clase 15	1500-1599
Clase 7sx (Promocional)	7000-7999

El Organizador, tiene la facultad a través del Director de Carrera de sacar o descalificar a un vehículo de competencia que no corresponda a la categoría en que se inscribió, sin necesidad de protesta.

Se deberán respetar las especificaciones de las categorías en base al Reglamento Técnico.

El Organizador asignará a cada piloto la numeración correspondiente a la categoría en la cual esté compitiendo, de acuerdo al resultado obtenido por el piloto en el Campeonato del año inmediato anterior, asignando los números inmediatos posteriores a las inscripciones cronológicas que se registren, mismo criterio que se aplicará a pilotos de nueva participación.

El Número asignado por El Organizador, deberá ser utilizado por el piloto durante todo el Campeonato en curso.

Los números deberán ser colocados de manera visible en los vehículos de competencia, y deberán observar las siguientes características:

- Una serie de números a cada costado con un mínimo de 8 pulgadas de altura, y un trazo mínimo de 2 pulgadas, colocados en color negro sobre un cuadro de fondo en color blanco.
- Una serie de números en la parte posterior con un mínimo de altura de 6 pulgadas, y un trazo mínimo de 1.5 pulgadas.
- Una serie de números en la parte frontal con un mínimo de altura de 4 pulgadas, y un trazo mínimo de 1.5 pulgadas.

Cualquier situación que se presente y no esté considerada en éste reglamento en relación a la numeración será resuelta a consideración del Organizador.

E) ORDEN DE SALIDA.

ORDEN DE SALIDA POR CATEGORÍAS EN CADA COMPETENCIA

- **Orden de salida en carreras de Ruta:** En las carreras de ruta, el orden de arranque de las categorías será determinado por El Organizador, quedando sujeto a los criterios relacionados a la velocidad, seguridad e incluso el tamaño y tipo de vehículos de acuerdo al tipo de competencia, por lo tanto, se considerarán estos criterios anteriores. Esto con el fin de que categorías más lentas no obstaculicen a las clases más rápidas.
- **Orden de salida en carreras de Pista:** En las carreras de Pista, el orden de arranque será determinado en la convocatoria de cada evento, donde se tomará en cuenta el nivel de espectacularidad y número de participantes por categoría, pudiendo juntar en un mismo hit de competencias dos o más categorías si el número de participantes y nivel de las unidades así lo permitiese, del mismo modo se buscará incentivar y acomodar el orden de las categorías para la participación de pilotos y/o vehículos que vayan a participar en más de una categoría.

ORDEN DE SALIDA POR COMPETIDOR EN CADA COMPETENCIA

En todas las competencias se sortearán todas las posiciones de arranque buscando equidad y justa competencia.

F) INSCRIPCIONES.

Quedarán abiertas de acuerdo a como lo indique la Convocatoria del mismo.

La realización del pago no garantiza la inclusión definitiva en el evento que organiza El Organizador, y ésta estará sujeta al cumplimiento total de los requisitos de inscripción y seguridad en el Evento de Contingencia a celebrarse, cuya fecha y horarios estarán establecidos en la convocatoria correspondiente.

REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN

1. Todos los pilotos deberán presentar la licencia deportiva de la F.M.A.D. o su "recibo de pago" de la misma con una fecha NO superior a 10 días a la fecha del evento. Todos los pilotos deberán contar con dicha licencia deportiva desde la primera carrera del campeonato.
2. El pago de la inscripción podrá efectuarse en las formas que dicte la convocatoria de cada evento. El Organizador se reserva el derecho de aceptar o no el pago en Moneda Extranjera.
3. Los pilotos y copilotos menores de 18 años deberán presentar una carta de autorización de sus padres o tutores para poder competir.
4. Todo piloto que no pague inscripción no podrá competir, en caso de arrancar será descalificado. En caso de que un piloto inscrito no arranque, se le reintegrará su inscripción el mismo día de la carrera, siempre y cuando lo solicite y dé aviso al Director de Carrera antes de concluir su categoría.
5. Todos los pilotos, con el hecho de participar, se regirán y se obligan a adquirir, conocer y respetar totalmente el presente reglamento.
6. El piloto que se inscriba en una competencia podrá mancomunarse hasta con otros dos pilotos, quedando el registro del equipo con los nombres de 3 pilotos, otorgándose los puntos al número que se le haya asignado al corredor "récord". Para hacerse acreedores a la puntuación, al menos uno de los tres pilotos deberá haber conducido la unidad en cuestión. El Plazo máximo para inscribirse como piloto mancomunado es en la inscripción de la tercera carrera del Campeonato y deberá darse aviso en el propio formato de inscripción. En el caso de que en alguna de las competencias condujera otro piloto no inscrito en el sistema mancomunado, los puntos le serán asignados a ese piloto asignándole un número nuevo.
7. El vehículo del piloto inscrito deberá pasar satisfactoriamente la Revisión Técnico-Mecánica y de Seguridad, de acuerdo a lo establecido en el apartado específico en éste Reglamento.
8. El Organizador se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier inscripción, sin necesidad de dar ninguna explicación.
9. El organizador tendrá derecho de pegar calcomanias de patrocinadores de premios de contingencia en los vehículos participantes en las categorias que esto se logre. En caso de negarse a portar el engomado, el corredor perdera el derecho al premio de contingencia.

10. El piloto competidor tiene la obligación y la responsabilidad de firmar la hoja de inscripción.
11. Es obligatoria la asistencia de los pilotos inscritos en un evento, a la junta de pilotos sin que exista pretexto de por medio. Esta junta la celebrará el organizador, director de carrera y comisario de CNO.

G) INVASIÓN DE CATEGORIAS.

En carreras de ruta ***no*** se permite la invasión de categorías.

En carreras de pista se permite la invasión de categorías incluso compitiendo un piloto con el mismo vehículo en las categorías que desee, siempre y cuando cumpla con las especificaciones que marca el Reglamento Técnico para cada una de las categorías en que compita. NO será permitido que un vehículo que compite en una categoría mayor invada una categoría menor.

H) REVISIÓN MÉDICA.

Todos los pilotos y copilotos participantes en los eventos de El Organizador, deberán haberse efectuado una Revisión Médica el mismo día en que se habrá de competir, en los horarios estipulados en la convocatoria correspondiente, cuyo desarrollo será vigilado y coordinado por el Jefe Médico del evento. Quien no se realice este examen, NO podrá competir.

I) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD.

Se efectuará un día antes del evento, en el Evento de Contingencia, tanto para modalidad de Ruta como de Pista, por parte del comité organizador y supervisado por el Jefe de Revisión Técnica; quien no acredite la revisión mecánica no podrá participar en la carrera. La revisión técnico-mecánica y de seguridad comprende los siguientes puntos:

1. Roll bar, debidamente sujeto y bien instalado en sus puntos de apoyo y tipo de jaula.
2. Malla de protección que deberá ser instalada en ambos lados del automóvil.
3. Cinturones de seguridad, en buenas condiciones, 3 pulgadas de ancho y 5 puntos de apoyo.
4. Extintor vigente, cuando menos con una capacidad de un kilogramo de polvo seco, colocado al alcance de la tripulación con su mecanismo de sujeción funcionando bien y deberán de portar la calcomanía de la empresa constituida en el estado, en donde fueron vendidos y cargados los extintores.
5. Casco apropiado con nombre y tipo de sangre.

6. Pulsera de identificación (nombre y tipo de sangre) que se entregará al momento de la inscripción o después de acreditar la revisión médica obligatoria, de comprobarse (sin necesidad de protesta) haber corrido sin acreditar la revisión médica se le descalificará.
7. Luces de “stops” con calaveras, funcionando.
8. Espejo retrovisor.
9. Overall de competencia en buenas condiciones.
10. Cláxon funcionando.
11. Defensa delantera redondeada.
12. Por lo menos un par de banderas, una roja y una amarilla (con franjas fluorescente para carreras nocturnas) para señalar un vehículo accidentado, por lo menos a 60 metros antes.
13. Un botiquín de primeros auxilios.
14. Un foco con luz ámbar, bien visible y con una potencia entre 25 watts y 55 watts de halógZeno o de 8 a 15 watts en LED en la parte posterior del vehículo de al menos 3 pulgadas de diámetro o longitud (dirigido hacia atrás) y funcionando con el sistema de encendido, no se permite controlar este foco con switch adicional. Cualquier oficial podrá parar el vehículo si detecta que la luz ámbar no funciona, hasta tanto no se repare.
15. Clases 9, 11 y 18, deberán portar un foco con luz intermitente Azul (no sustituye la luz ambar), bien visible y con una potencia de por lo menos 55 watts en la parte posterior del vehiculo (dirigido hacia atrás) y funcionando con el sistema de encendido, no se permite controlar este foco con switch adicional. Cualquier oficial podrá parar el vehículo si detecta que la luz ámbar no funciona, hasta tanto no se repare.
16. Una serie de números de competencia a cada lado (8 pulgadas), una serie de números en la parte posterior (6 pulgadas) y una serie de números al frente (4 pulgadas), dichas series de números deben contrastar con el color donde sean colocados. El número del vehículo debe ser oficial, de no ser oficial no podrá participar.
17. El tanque de combustible deberá ser tanque de combustible de seguridad (safety fuel cell) y deberá tener la toma de llenado en la parte exterior del vehículo. No se permiten tanques de aluminio originales o fabricados, solo los antes mencionados.
18. Los vehículos deberán aprobar la revisión técnico-mecánica según las especificaciones para cada categoría, conjuntamente con la tradicional revisión de seguridad que se practica.
19. Los oficiales de salida deberán checar que los vehículos tengan al momento del arranque la calcomanía que acredite la revisión técnico-mecánica y de seguridad y deberán revisar o checar todos los puntos comprendidos en esta.

J) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD AL TÉRMINO DE LA COMPETENCIA.

El Organizador contará con un lugar adecuado o en su defecto delimitado, para el encierro de las categorías restringidas al término de la competencia, en el cual deberán permanecer los tres primeros lugares de cada categoría restringida hasta que el encargado de la revisión les permita retirar los vehículos.

PROCEDIMIENTO REVISIÓN.

1. En cada una de las categorías restringidas (Para efectos de revisión se considera a las Clases 2, 17, 5-1600, Stock Mini, 9 y 11), se revisará sin excepción los 3 primeros lugares de cada una de las categorías mencionadas.
2. En las categorías 17, 5-1600, y 11 se quitara una cabeza este procedimiento se determinará de entre los ocupantes del primero, segundo y tercer lugar mediante un sorteo en presencia de los pilotos interesados.
3. Dicha revisión la llevará a cabo el Jefe de Revisión Técnica del evento, quién determinará el alcance y componentes de la revisión.
4. Cada piloto y su mecánico se encargarán de quitar lo necesario para llevar a cabo la revisión. El que no cumpla con la especificación de cada categoría o que se oponga a ser revisado será descalificado.
5. La revisión se iniciará una hora después de haber llegado a la meta, únicamente se permitirá la presencia de dos personas por auto en el área restringida, en caso de no ser así, serán descalificados por no respetar esta disposición.
6. En caso de ser descalificado alguno de los tres primeros, las posiciones serán recorridas en el orden consecutivo.

REVISIÓN DE COMBUSTIBLE.- En aquellas categorías que el presente reglamento limita al uso de gasolina de bomba que se vende en estaciones de PEMEX, se llevará a cabo la revisión de combustible a cada uno de los ocupantes de las tres primeras posiciones en dichas categorías al final de la competencia. El uso de la gasolina de bomba que se vende en las estaciones de PEMEX, deberá conservar sus mismas características de olor y coloración por lo que queda estrictamente prohibido utilizar aditivos o similares que puedan cambiar estas características, convirtiéndose en causal de descalificación.

K) SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS.

Los pilotos participantes, con el sólo hecho de inscribirse se obligan a conocer el significado de las banderas que se utilizan para el control de las competencias, asimismo a respetar y observar dicho significado.

- **Verde:** La carrera ha empezado, arranque, pista libre.
- **Amarilla agitándose:** Peligro inmediato, prepárese a detenerse, prohibido rebasar, reducir velocidad, conserve su lugar.
- **Roja:** Pare inmediatamente con precaución, peligro, deje libre la pista.
- **Negra:** Penalización, termine la vuelta a velocidad moderada sin obstruir a los demás competidores y deténgase en la mesa de cronometraje.
- **Azul agitándose:** Un auto más rápido está a punto de rebasarlo, ceda el paso.
- **Blanca:** Ultima vuelta de la carrera.
- **Blanca y negra a cuadros:** En carreras de pista, la carrera ha concluido, baje su velocidad y abandone la pista. En carreras de ruta, la carrera ha finalizado, alto total.

L) SISTEMA DE PUNTUACIÓN.

El Sistema de Puntuación para los eventos que El Organizador organice, se basa en la combinación de puntos de salida y llegada en cada una de las competencias, sumados a la tabla de puntuación que se publica al final de éste inciso como ANEXO “A”.

PUNTOS DE SALIDA Y LLEGADA

PUNTOS DE SALIDA:

Cada una de las competencias del Campeonato otorgará 5 puntos por arrancar. Se otorgarán los puntos de salida cuando además de contar con la correspondiente inscripción, el piloto efectivamente haya arrancado en la competencia de acuerdo al informe del Director de Carrera y/o Cronometrista.

PUNTOS DE LLEGADA:

Todas las competencias tendrán la misma puntuación de llegada, que será de 20 puntos.

El organizador de cada evento determinará cual es la mitad de la carrera, información que se publicará en la convocatoria de cada evento, de este modo, en caso de que un competidor NO TERMINE la carrera, al pasar por el punto medio que cada organizador indique, se otorgarán 10 puntos de llegada, esto se corroborará con el reporte del check point en cuestión.

Además de los puntos de salida y llegada de cada carrera, se asignarán los puntos correspondientes a la tabla de asignación de puntos de acuerdo a las posiciones finales del evento, la cual se anexa a continuación:

TABLA DE PUNTUACION

NUMERO DE VEHICULOS QUE ARRANCAN

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	6	8	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
2		2	4	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
3			2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
4				2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
5					2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
6						2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
7							2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
8								2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
9									2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
10										2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
11											2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
12												2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
13													2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
14														2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
15															2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
16																2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17																	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
18																		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
19																			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
20																				2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
21																					2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
22																						2	3	4	5	6	7	8	9	10
23																							2	3	4	5	6	7	8	9
24																								2	3	4	5	6	7	8
25																									2	3	4	5	6	7
26																										2	3	4	5	6
27																											2	3	4	5
28																												2	3	4
29																													2	3
30																														2

PUNTOS ASIGNADOS POR LA TABLA

los que correspondan de acuerdo al numero de participantes y posición obtenida

Ej: un vehiculo que llego a la meta en tercer lugar en una categoria de 12 participantes en pista

puntos por arrancar	5		puntos por terminar	20		puntos de la tabla	12		total pts	37

1/2 carrera	10

M) CAMPEONES.

De acuerdo al calendario propuesto, el Campeonato otorga títulos de acuerdo al desempeño de los competidores, en el cual, al término de las competencias establecidas en el año, son puntuables y premia los siguientes Títulos Especiales:

a) **Campeón Categoría.** Aquel piloto que haya logrado el mayor número de puntos en su categoría dentro del Campeonato. En caso de empate, el criterio se basará en mayor número de primeros lugares, segundos y terceros lugares y si persistiera el empate se considerará la mejor posición en el último evento del Campeonato.
b) **Overall General por Puntos.** Aquel piloto que haya logrado el mayor número de puntos entre todas las categorías participantes del Campeonato. En caso de empate, el criterio se basará en mayor número de primeros lugares, segundos y terceros lugares y si persistiera el empate se considerará la mejor posición en el último evento del Campeonato.
c) **Campeón de Campeones.** Aquel piloto que haya obtenido el mayor número de primeros lugares entre todas las categorías participantes del Campeonato, en caso de empate se recurrirá al mayor número de segundos lugares, enseguida terceros lugares y si persiste el empate se definirá en base a la mayor puntuación al final del Campeonato. Este título está reservado sólo a campeones de categoría y serán tomadas en cuenta para el efecto sólo aquellas categorías que tengan un promedio mínimo de 6 vehículos por carrera en el año.
d) **Campeón de Categorías Restringidas.** Este título es exclusivo para las categorías 17, 5-1600, Stock Mini, 9 y 11 y se determina con base en la mayor cantidad de primeros lugares en el Campeonato, enseguida se tomarán en cuenta la mayor cantidad de segundos lugares y terceros. Si persiste el empate se definirá en base a la mayor puntuación al final del Campeonato.
e) **Novato del Año.** Para tener derecho a pelear este título, el corredor deberá registrarse ante el Campeonato en la primera competencia del año, de lo contrario no será tomado en cuenta. Para considerarse novato, el piloto podrá haber corrido un máximo de 2 carreras en campeonatos anteriores. Este título se entregará a quien reúnan los siguientes requisitos:
    - Haber competido en TODOS los eventos del Campeonato en curso.
    - No se considerará novato a quien hubiese obtenido una victoria en años anteriores.
    - En caso de estar mancomunado con otro piloto, los resultados que se tomarán en cuenta para designar al “Novato del Año” serán únicamente los de las competencias en las que el Novato haya manejado la carrera en su totalidad; no se tomará en cuenta carreras en las que un piloto con experiencia (el mancomunado) haya conducido el vehículo de competencia aunque fuera parcialmente.
    - El “Novato” NO tendrá que ser forzosamente el piloto “récord” del vehículo, podrá ser un piloto mancomunado.

- El criterio para la designación de este título especial, será primeramente con el mayor número de victorias (obtenidas por el novato, no por el equipo), posteriormente, se considerarán 2dos y 3ros lugares, si prevaleciera el empate, se designará a quien sume la mayor cantidad de puntos al final del campeonato (ojo, sólo de las carreras en las que el novato hubiese participado), de persistir el empate después de todos los lineamientos antes citados, se declarará empate y ambos corredores recibirán el reconocimiento.

El Organizador podrá establecer premios especiales, para incentivar la participación de patrocinadores.

N) PREMIACIÓN.

Los resultados oficiales que determinan quienes serán los pilotos premiados, serán aquellos que el Director de Carrera defina de acuerdo al Reglamento de Competencia, y a lo estipulado en la convocatoria respectiva.

Cualquiera de los pilotos que hubiese obtenido alguno de los tres primeros lugares en alguna de las categorías, y no se presenten al pódium de premiación, no será premiado a menos que haya notificado anticipadamente al Director de Carrera del evento que algún representante del equipo estará designado para recoger el trofeo y premio en efectivo.

El Organizador considera a todas y cada una de las competencias establecidas para el Campeonato en el mismo rango de importancia por lo que el hecho de que el piloto desee regresar con celeridad a su lugar de origen no se considera causa de fuerza mayor. El piloto dentro de su plan de competencias deberá tener previsto que el calendario propuesto por El Organizador comprende distintas ciudades, y que los eventos finalizan con la ceremonia de premiación.

El piloto será acreedor a la puntuación y/o premiación correspondiente según el lugar obtenido en la carrera.

La bolsa de premiación se repartirá de la siguiente manera:

- De llegar 3 vehículos 50%, 30%, 20%
- De llegar 2 vehículos 60% y 40%
- De llegar uno 100%

Los montos de premiación por categoría serán designados por la organización en cada competencia.

El Organizador otorgará trofeo a los 3 primeros lugares de cada categoría.

En caso de presentarse algún problema o protesta que pudiera afectar la premiación, no se premiará hasta resolver el problema o protesta.

En caso de existir un error o que al resolverse la protesta se tenga que cambiar la premiación ya entregada, el o los pilotos afectados tendrán la obligación de devolver dicha premiación, para que se entregue al piloto correspondiente. De no devolverse en 7 días hábiles de haberle sido requerido por escrito por El Organizador, quedará descalificado de dicho evento y no se le permitirá correr en el campeonato hasta no reponer el total de la premiación (efectivo, premios adicionales y trofeos).

Cualquier agresión física y/o verbal ocasionada por pilotos y/o miembros del equipo a un oficial del evento, será acreedora de severas sanciones hasta la descalificación.

O) GANADORES, CRONOMETRAJE Y RESULTADOS.

El Organizador en conjunto con el Director de Carrera establecerá, previo a la competencia, a la persona encargada de llevar el cronometraje del evento, y será éste el único referente válido para establecer las posiciones finales. Elementos adicionales como fotografía y video se consideran no oficiales a menos que el Director de Carrera apruebe su utilización para casos necesarios.

Ningún piloto deberá subir a la tribuna de cronometraje hasta no haberse dado los resultados oficiales, pudiendo sancionarse hasta con la descalificación a quien no cumpla lo anterior.

Después de terminado oficialmente el evento, el Director de Carrera deberá presentar los resultados oficiales. Se deberá incluir orden y hora exacta de la salida, así como la llegada y su caso el tiempo del último check point, también la hora exacta (minutos y segundos) de los participantes que finalicen.

Los criterios y el orden para determinar las posiciones en una competencia serán los siguientes:

1. El mejor tiempo realizado desde la salida a la meta.
2. Mayor número de check points avanzados (en el caso de carreras de ruta) y el mayor número de vueltas alcanzadas (para el caso de carreras de pista)
3. Mejor tiempo realizado (tiempo efectivo) desde la salida hasta el último check point avanzado (en carreras de ruta), o primer vehículo en cruzar la línea de meta en la última vuelta avanzada (para carreras de pista).
4. En caso de no alcanzar a llegar dos o más vehículos al primer check point (en el caso de carreras de ruta) o no completaran la primera vuelta (en el caso de carreras de pista), el criterio de desempate será el orden de salida que por sorteo o inscripción les haya correspondido.

P) SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS PARA CARRERAS DE RUTA Y PISTA.

PARA CARRERAS DE RUTA

1. Siempre se deberán de respetar los lineamientos de la ruta, los cuales serán señalados con banderas, pértigas, flechas, listones, pintura, pacas, líneas de cal, llantas o similares. Piloto que rompa o cambie dichas marchas en forma intencional será descalificado.
2. Ningún piloto podrá circular en sentido contrario a la ruta, ya que de hacerlo será descalificado de la carrera. Podrá hacerlo sólo con la autorización de los oficiales, en un lugar que no represente peligro y bajo su responsabilidad.
3. A juicio del juez principal y su equipo de oficiales, se sancionará hasta con la descalificación a quien no respete las señales, banderas e indicaciones de los oficiales de la carrera.
4. En todos los eventos de ruta se deberá contar con uno o varios puntos de control o check point.
5. Todos los pilotos y vehículos deberán pasar por todos los check points haciendo alto total, donde el anotador del check point anotará el número del vehículo, el nombre del piloto (en caso de reconocerlo o leerlo en la unidad) y la hora exacta (hora, minuto y segundo) en que el competidor pase por dicho check point. A su vez, uno de los integrantes del check point insertará en el depósito correspondiente el ticket que acreditará el paso del corredor por dicho check point. El piloto deberá hacer alto total y podría ser descalificado en caso de incurrir en las siguientes faltas:
    a. Cuando ponga en riesgo la integridad física de los oficiales.
    b. Cuando agreda física, verbalmente o con señas a los oficiales.
    c. Cuando no llegue a velocidad moderada.
    d. Cuando intente rebasar dentro de los límites de la zona de check point.
    e. Cuando arranque antes de que el oficial levante la pértiga de ALTO.
6. De faltar algún(os) registro(s) de check points, se podrá verificar con video, de no haber pasado por el check, se le acreditará su recorrido hasta el último check point del cual se haya tenido registro.
7. Cada área de check point o meta deberá estar visiblemente señalada con un letrero a 300 metros, y un segundo letrero a 200 metros y un tercer letrero 100 metros antes del check point o meta.
8. Los oficiales de cada check point deberán utilizar una pértiga con un letrero de “alto” para señalar el punto en el cual el competidor deberá efectuar un alto total, para su verificación, de no respetar esta disposición podría ser penalizado hasta con la descalificación de acuerdo al criterio del encargado del check point y el juez principal del evento.
9. Todos los competidores deberán llegar al área de check point a una velocidad moderada y sin representar con su conducta un peligro para los oficiales y espectadores.
10. Se prohíbe rebasar dentro de los 100 metros antes de la línea de check point y meta.

11. Ningún vehículo podrá ser jalado, empujado o transportado por algún vehículo dentro de los 300 metros próximos a la línea del check point.
12. Todo vehículo deberá cruzar la línea de check point propulsado por la fuerza de su motor funcionando, excepto en la meta, donde podrá ser empujado por el piloto y copiloto únicamente 1% de la distancia de la ruta total como máximo, no importando si está funcionando el motor. Dentro de esta franja de 100 metros establecida, no se permite que el vehículo sea empujado o jalado por otro vehículo.
13. El corredor tendrá derecho a ser jalado o empujado hasta un 3% del total de la ruta (mientras ello no transgreda el punto #11 de la sección O de este reglamento) en vías de acercarse a la meta o a su equipo de competencias para recibir apoyo mecánico. Esto sólo podrá ocurrir una vez en cada carrera.
14. Los pilotos deberán reportar al siguiente check point cualquier accidente y/o entregar la tarjeta de recados proporcionado por otro piloto.
15. Cualquier piloto que abandone la competencia deberá de informar al check point más cercano el abandono y su posición.
16. En la meta se hará un alto total, debiendo moderar su velocidad dentro de los 100 metros anteriores. De no respetar esta disposición será penalizado con la descalificación.
17. Ningún piloto podrá avanzar más de 150 metros con fin de obtener ventaja, por un camino que esté a más de 50 metros de distancia de la ruta marcada. (No se puede ir paralelo a la ruta marcada avanzando más de 150 metros si esta se encuentra a más de 50 metros de la ruta).
18. En carreras de ruta, los equipos de apoyo deberán contar con los mismos números de los vehículos que apoyan y en ningún momento podrán constituir un obstáculo para lo demás corredores.
19. Cualquier irregularidad de la conducta de los equipos de apoyo, provocara la penalización del piloto que están apoyando.
20. Ningún equipo de apoyo deberá circular en sentido contrario a la ruta marcada, en caso de que así suceda, el piloto podría ser penalizado hasta con la descalificación.
21. Equipo de apoyo que rompa o cambie las marcas hará merecedor al piloto de amonestación, de reincidir algún equipo se descalificará al piloto de esa o la siguiente carrera.
22. Cualquier accidente en la ruta marcada, ocasionado por algún equipo de apoyo, será responsabilidad del piloto (corredor).
23. Las anteriores faltas serán comprobables con fotografía, video, testimonio de algún oficial y/o tres testigos honorables, o por confesión del mismo piloto.

PARA CARRERAS DE PISTA

1. Siempre se deberán de respetar los lineamientos de la pista, los cuales serán señalados con banderas, pértigas, flechas, listones, pintura, pacas, líneas de cal, llantas o similares. Piloto que rompa o cambia dichas marchas en forma intencional será descalificado.
2. Ningún piloto podrá circular en sentido contrario al recorrido de la pista, ya que de hacerlo será descalificado de la carrera. Podrá hacerlo sólo con la autorización de los oficiales, en un lugar que no represente peligro y bajo su responsabilidad.
3. A juicio del Director de Carrera y su equipo de oficiales, se sancionará hasta con la descalificación a quien no respete las señales, banderas e indicaciones de los oficiales de la carrera.
4. Si un vehículo o piloto golpea demasiado durante la competencia, este podrá perder una posición o lugar, y podrá ser hasta descalificado, a criterio de las autoridades del evento. (Director de Carrera, Comisario).
5. Los autos de apoyo no podrán ingresar a la pista hasta terminar la competencia o hit.
6. En cada carrera de pista se establecerá la zona pits. Habrá un cajón para cada auto competidor y será el único lugar donde podrán realizarse ajustes y reparaciones mecánicas por parte del equipo de apoyo.
7. En la zona de pits queda prohibido que esté cualquier persona ajena a los equipos de apoyo, los cuales estarán identificados con un brazalete que será entregado por los organizadores.
8. Esta estrictamente prohibido ingerir sustancias tóxicas o alcohólicas en el área de pits, tanto pilotos, copilotos, equipos de apoyo, jueces y organizadores de los eventos.
9. Cualquier transgresión por parte de algún miembro del equipo llevará a la inmediata descalificación del piloto.
10. En caso de una descompostura, ningún piloto podrá salirse del auto sin permiso de los oficiales de pista y, sólo en caso de no encontrarse en posición peligrosa podrá eventualmente efectuar la reparación pertinente, sin recibir ayuda externa y bajo control de un oficial. Se penalizará con la descalificación a quien incurra en esta infracción a juicio del juez de pista y su equipo de oficiales.
11. En la llegada a la meta el vehículo podrá ser empujado por piloto y copiloto únicamente el 1% de la distancia del circuito, no importando si está funcionando el motor, en caso de no encontrarse en posición de peligro, previa autorización de los oficiales y/o juez de pista.
12. Las faltas anteriores serán comprobables con fotografía, video, testimonio de algún oficial y/o tres testigos honorables, o por confesión del mismo piloto.
13. El Director de Carrera podrá auxiliarse con Jueces de Golpeo para determinar conductas antideportivas y golpeo excesivo. En tal caso podrá establecer sanciones que van desde paradas en pits (Stop and Go) de 10 segundos, hasta la descalificación.

Q) SANCIONES AL ARRANQUE.

PARA CARRERAS DE RUTA. Los pilotos deben recibir el banderazo de arranque en la línea de salida.

1. Si el vehículo arranca intencionalmente más de tres segundos antes del tiempo que le corresponde, se descalificará el vehículo (por arrancar anticipadamente y no respetar la posición de salida).
2. Si el vehículo arranca antes del banderazo y después del auto inmediato anterior se penalizara con 3 minutos.
3. Si el auto no sale en el banderazo que le corresponde, empezará a correr su tiempo, y podrá salir inmediatamente después del auto que se encuentra correctamente en tiempo y posición en la línea de salida.

PARA CARRERAS DE PISTA. Los pilotos deben recibir el banderazo de arranque en la parrilla de salida.

1. Si un vehículo arranca antes del banderazo, a y juicio del Director de Carrera hubiese obtenido ventaja, se repetirá la salida, pero sólo por una ocasión, para la segunda salida en falso se sancionará al infractor moviéndolo al último lugar de la parrilla de arranque; el que repita el arrancar antes del banderazo por segunda ocasión, saldrá diez segundos después del arranque; y si es por tercera ocasión se sancionará con veinte segundos después del arranque, y si volviera a ocurrir la cuarta vez será descalificado.
2. Si hay un accidente en la primera vuelta del trazado de la pista, con más de tres vehículos involucrados, se comienza de nuevo la competencia de este hit, o de esa categoría.
3. Si el auto no arranca al momento del banderazo de arranque que le corresponde, su tiempo empezará a correr y podrá arrancar en cuanto se presente en la línea de salida y que el juez principal se lo permita.

R) PROTESTAS.

a. Las protestas serán de dos tipos, mecánicas y técnicas.
b. Las protestas únicamente pueden ser hechas por el piloto inscrito y participante en la competencia.
c. Se presentarán por escrito, en forma cerrada y dirigida al Director de Carrera del evento o a quien el juez haya designado para ello.
d. La Organización designará a un encargado que contará con el reglamento impreso y quien brindará asesoría y representará a los pilotos en el evento en caso de que requieran presentar una protesta en tiempo y forma con base en el reglamento. La convocatoria de cada evento dará a conocer el nombre del responsable de esta tarea.
e. La protesta deberá ser dirigida por escrito al Director de Carrera y deberá indicarse en su exterior si es mecánica o técnica y ambas deberán presentarse como máximo 30 minutos después del cierre de la meta en caso de rutas, o 45 minutos de finalizada la categoría en caso de carreras de pista.
f. El fallo del Director de Carrera deberá otorgarse en el mismo evento y presentarlo por escrito al corredor si se trata de una protesta mecánica o descalificación directa por parte del director técnico de la competencia al realizar la revisión de rutina, en un término no mayor a una hora después del cierre de meta, de la revisión mecánica o del término de una competencia de pista.
g. El piloto estará obligado a recibir una copia del dictamen y firmar de recibido la resolución del juez. Con la copia del dictamen, el piloto podrá iniciar el recurso de apelación ante la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta A.C. en caso de que así lo desee.
h. En caso de que el piloto no esté de acuerdo con el fallo emitido, podrá apelar por escrito ante el representante de la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C. (Comisario del evento) en un término no mayor de 72 horas de recibido el fallo por escrito.
i. El Comisario del evento (Representante de la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C.) tendrá 5 (cinco) días hábiles para definir la situación del caso después de recibir dicha apelación, la cual enviará por escrito a cada uno de los involucrados y hará pública dicha resolución. El fallo del Comisario del evento será definitivo e inapelable.

PROTESTA MECÁNICA:

a. Podrán presentar protesta mecánica sólo los pilotos que lleguen a la meta que tengan carrera terminado en los términos de éste Reglamento y sólo contra los demás pilotos y/o unidades de su misma categoría que hayan llegado a la meta. Se se puede protestar entre los que llegaron y puede hacerse por uno o por varios pilotos hacia un piloto en específico.
b. La protesta puede ser presentada máximo hasta 30 minutos después del cierre de la meta o de finalizada la categoría en que se presenta la protesta.
c. No procede la protesta de rebote, esto es que si acaso se gana una protesta, no se protestará automáticamente al siguiente vehículo.

d. El monto de la protesta mecánica de un vehículo será de $5,000.00 (Cinco Mil Pesos 00/100 m.n.) en caso de motor o transmisión), aportando por lo menos el 50% en el momento de la protesta y el resto antes de iniciar la revisión, de no cubrir el resto, pierde su dinero a favor del piloto protestado dándose por improcedente la protesta. En el caso de protestas de suspensión o cualquier otro aspecto técnico, el monto será de $3,000 (Tres Mil pesos 0/100 m.n.) debiendo cubrir del mismo modo, el 50% al momento de presentar la protesta y el resto al iniciar la revisión. De no cubrir el resto, pierde su dinero a favor del piloto protestado dándose por improcedente la protesta.
e. En una protesta mecánica se podrá mencionar a dos o más vehículos protestados en un sólo escrito, pero se deberá de igual manera dar el monto correspondiente por cada vehículo y por cada concepto mencionado en la protesta.
f. Si la protesta mecánica se gana, el piloto protestado será sancionado de acuerdo a lo establecido en este reglamento en el apartado de sanciones; y se le devolverá al piloto protestante todo el monto que presentó con la protesta, el protestante no podrá presentar protesta mecánica en la siguiente competencia contra el mismo piloto por el mismo concepto.
g. Si el piloto protestante pierde, el monto económico de la protesta le será entregado al piloto protestado.
h. Si en dos eventos dentro del campeonato un piloto no gana las protestas mecánicas contra un mismo piloto, el piloto protestante no podrá volver a presentar protestas mecánicas en ese campeonato contra ese piloto.
i. El piloto protestado no deberá lavar el vehículo, ni arreglar, mover, quitar y/o cambiar del vehículo el o los componentes mecánicos protestados hasta después de haber efectuado la revisión, de hacerlo será descalificado.
j. El piloto protestado tiene la opción de auto descalificarse (esto será por escrito) si considera que hay fundamento en la protesta y evitar así los gastos de revisión y armado.
k. Si en el momento no se puede realizar la intervención mecánica para revisar aquello que se protestó, se llevará a sellar el vehículo de tal suerte que no se pueda alterar, arreglar, mover, quitar, cambiar, etc., el o los componentes protestados no se permitirá lavar el vehículo ni sus partes, hasta después de la intervención mecánica que resulte de la protesta.

PROTESTA TÉCNICA:

a. La protesta técnica podrá ser presentada a más tardar hasta una hora después del cierre de meta del evento y su costo será igual a $2,000.00 (Dos Mil Pesos 00/100 m.n.)
b. La protesta técnica la podrá presentar cualquier piloto con el hecho de arrancar y será contra cualquier otro piloto de cualquier categoría, su copiloto o su equipo de apoyo, en esta protesta se pueden mencionar varias faltas.
c. El piloto podrá presentar protestas técnicas contra uno o más “pilotos/vehículos”, pagando el importe correspondiente por cada uno.

La protesta técnica se presenta en los siguientes casos:

1. Un vehículo corre fuera de la ruta marcada más de lo permitido.
2. Actitud antideportiva de algún piloto en el desarrollo del evento.
3. Exceso de violencia al realizar un rebase o alcance.
4. No dejar pasar a un competidor después de haber sido alcanzado y tocado.
5. Bloquear o estorbar en la ruta por parte de algún equipo de apoyo.
6. Cambiar las marcas de la ruta, por parte del piloto, copiloto o algún equipo de apoyo.
7. Agresión física o verbal contra cualquier oficial y/o participantes.
8. Al no cumplir con el reglamento o algún requisito de la convocatoria y que el organizador no tenga conocimiento o hizo caso omiso como ejemplo: falta de revisión mecánica o revisión médica.
9. En carreras de pista si un vehículo corre fuera de la pista en forma deliberada.
10. Por introducción a la pista de algún equipo de apoyo sin autorización.
11. No respetar los señalamientos de los oficiales.

Para poder determinar una protesta técnica deberá de comprobarse a través de video, testigos, grabación, fotografía, documento, o cualquier otro elemento que sirva para demostrar la veracidad de los que se está protestando, por lo que el protestante tendrá un término de 48 horas para presentar las pruebas correspondientes a la protesta.

El juez principal del evento podrá determinar proceder con la premiación de la categoría protestada. En caso de que el fallo sea a favor del protestante, el protestado tendrá un término de 48 horas para regresar el trofeo y premio económico, de no hacerlo en éste plazo, será sancionado sin derecho a participar en los siguientes eventos, turnándose el caso a la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta A.C., instancia que podría determinar la suspensión temporal o definitiva de la licencia deportiva de dicho corredor.

En la protesta técnica, se entregará el importe de la misma a quien favorezca el fallo, de generarse gastos por esta revisión serán cubiertos por éste importe y el resto se entregará como se especificó anteriormente.

Nota: cuando se violen los acuerdos de una convocatoria o exista una violación de los reglamentos que no sea mecánica, el Director de Carrera podrá sancionar al piloto, sin que para ello exista de por medio una protesta.

En los casos de agresión física a oficiales de los eventos, compañeros pilotos participantes y/o público en general, El Organizador se reserva el derecho de establecer las sanciones correspondientes de manera ejemplar, si se infringieron normas, cuyas consecuencias sean graves o ejemplo negativo para el buen desarrollo del automovilismo deportivo, analizando la gravedad y trascendencia del hecho, pudiendo amonestar, suspender o en caso crítico expulsar al infractor.

S) REVISIÓN MECANICA DEL MOTOR, TRANSMISIÓN O VEHÍCULO POR PROTESTA PRESENTADA.

a. De ser posible, se llevará a cabo en el lugar de la meta del evento o en el establecido con anterioridad por el Jefe de Revisión Técnica en acuerdo con las partes involucradas en la protesta.
b. El jefe de Revisión Técnica será quien lleve a cabo la revisión mecánica de la protesta.
c. Estarán presentes además de los pilotos o alguna persona en su representación (por escrito), el Comisario del evento, el Jefe de Revisión Técnica y el Director de Carrera del evento en cuestión, el cual dará fe y testimonio de la revisión.
d. Él o las personas protestadas podrán ser acompañados por un mecánico asesor el cual no tendrá derecho a voz ni a voto, y solamente podrá aconsejar y hablar a través del protestado, no directamente con el especialista que realiza la revisión.
e. De no estar presente alguna de las personas arriba mencionadas, se procederá con el hecho de estar presente el Jefe de Revisión Técnica, el protestado y el que presenta la protesta.
f. Se prohíbe la ingesta de bebidas embriagantes y no se aceptará a ninguna persona que esté drogada o en estado de embriaguez en el momento de la revisión.
g. Si la protesta mecánica se gana, se le reembolsará el dinero de la protesta al protestante y el piloto protestado será sancionado y correrán por su cuenta los gastos de la revisión y/o armado de lo protestado si lo hubiesen.
h. Si la protesta mecánica no se gana, el monto se le entregará al protestado. La armada de lo que se revisó (motor, transmisión, etc.) será responsabilidad del protestado.

T) SANCIONES EN LA PROTESTA MECANICA.

1. Si un piloto es protestado y pierde la protesta, será descalificado en el evento en el que se le protestó. Si la protesta es en la última carrera de campeonato, el piloto perderá todos los puntos acumulados durante ese campeonato.
2. Si reincide (2 veces pierde la protesta) además de descalificársele en el evento en el que se le protestó, no podrá participar en las próximas 2 carreras del Campeonato, aunque sean estas del año siguiente.

II. REGLAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIAS

El presente reglamento entra en vigor a partir del 1 de Enero del año 2015, pudiendo realizar anexos, modificaciones y cancelaciones del mismo, autorizados por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. y /o la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C., mismos que entrarán en vigor en la fecha que estipule su publicación.

El presente reglamento regirá y aplicará en los eventos de Off Road organizados durante el año en curso por el organizador, a quien en las reglas, especificaciones y demás contenido se le nombra "El organizador".

GENERALES

MANUAL TÉCNICO:

Donde se indique partes originales, podrá utilizarse una similar si esta cumple con las características, especificaciones y propiedades de la misma, aunque no sea de la marca original, pero siendo autorizadas por la fábrica.

Las categorías restringidas deberán conservar su concepto básico.

Cualquier cambio que Score Internacional publique en relación al reglamento técnico por categorías, será analizado por el Organizador y en caso de ser positivo para el desarrollo y buena marcha de las competencias, podrá entrar en vigor una vez que El organizador a su vez haga el anuncio respectivo a través de los medios disponibles para ello.

En el caso de cualquier controversia, se tomará en cuenta el presente reglamento registrado ante la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

En el caso de persistir la controversia por no existir argumento en el anterior reglamento se utilizará el código deportivo de la FMAD y por último la ley general del deporte.

1. TROPHY TRUCK.

- **DEFINICIÓN:**

Vehículos de cualquier tipo, modificados libremente, con un peso mayor de 1,360.77 kgs., cuya carrocería deberá cubrir las cuatro llantas y deberá corresponder a alguna marca de producción comercial.

- **SEGURIDAD:**

Deberá cumplir con todos los requisitos de seguridad enunciados en el reglamento de competencia.

- **MOTOR:**

El motor podrá o no corresponder a la marca de la apariencia de la carrocería.

- **COMBUSTIBLE.**

Pueden usarse únicamente combustibles de producción comercial como las gasolinas, gas LP ó diesel. Dentro de las gasolinas se considera a la que comercialmente se vende en las estaciones de bomba, gasolinas manufacturadas especialmente para competencias o las utilizadas en la aviación comercial. No se permite el uso de sistemas de oxígeno, que incluyan alcoholes o nitrometano.

2. CLASE 1 – SUPER LIBRE.

- **DEFINICIÓN:**

Vehículos de chasis tubular de cuatro llantas. Todos sus componentes se consideran libre, al menos que se mencione lo contrario.

- **EQUIPO DE SEGURIDAD:**

Deberá contar con el equipo de seguridad requerido según el evento.

- **TRANSMISIÓN:**

Libre.

- **COMPONENTES DE SUSPENSIÓN:**

Libre.

- **DIRECCIÓN Y FRENOS:**

Libre.

- **SISTEMA ELÉCTRICO:**

Libre.

Obligatorio el tanque fuel cell con válvulas check a menos que tenga tapón de combustible en el tanque mismo.

Se permite la participación de vehículos Trophy Truck si así lo determina el organizador.

3. CLASE 2.

- **CHASIS:**

Buggy.

- **SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA:**

Abierta.

- **NUMERO DE ASIENTOS:**

Libre.

- **MOTOR 4 O 6 CILINDROS:**

4 CIL: Libre. Se permite el uso de gasolina de carrera.

6 CIL: Motores de producción maximo 3.7 litros, stock en todos sus componentes internos. Se permite computadora, headers, bomba de poder y sistema eléctrico libre. Restringidos a uso de gasolina de bomba pemex.

La única revisión permitida del motor será la correspondiente a la medida del cilindraje

- **TRANSMISIÓN:**

Abierta (standard, automática o middle engine).

- **LLANTA:**

Hasta 35¨

- **ASPECTOS TECNICOS Y DE SEGURIDAD:**

Los que indica el reglamento general.

4. CLASE 8.

PRODUCCIÓN ABIERTA VEHÍCULOS DE UTILIDAD DETAMAÑO COMPLETO

- **DEFINICIÓN**

Vehículos tipo Pick Up ó camionetas (SUVS) fabricados con tracción de 2 y 4 (4x4) ruedas. Deben haber sido fabricados en cantidades mayores de 5,000 unidades en un periodo de 12 meses y accesible al público en general. Pueden participar automóviles de producción comercial que cumplan con las especificaciones técnicas de la clase 6 de éste reglamento. Como excepción, y única y exclusivamente en competencias de Short Course (Pista), podrán participar vehículos que cumplan con las especificaciones técnicas de la Clase 7, a manera de Invasión de categoría. Todo aquel vehículo con excepciones a éste reglamento técnico, deberá efectuar una consulta con el Cuerpo Técnico del Campeonato quien deberá autorizar su inclusión en la categoría. El presente reglamento técnico de la Clase 8 está basado en muchas de las reglas de Score International, sin embargo, se han efectuado las modificaciones necesarias para fomentar e incentivar la participación de más vehículos.

- **EQUIPO DE SEGURIDAD**

Deberá contar con el equipo de seguridad requerido según el Reglamento de competencias.

- **COMPONENTES DE SUSPENSIÓN**

Todos los componentes de suspensión deben mantener su concepto original.

Los puntos de apoyo están abiertos.

La distancia entre eje y eje necesita mantener el original más o menos 2 plg., las llantas deben de mantenerse cuando estén en el punto superior dentro de los guardafangos.

- **AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS**

Es considerado abierto la cantidad y puntos de apoyo de los amortiguadores.

Está permitido re-colocar los amortiguadores.

Los amortiguadores no pueden sobresalir del cofre.

5.- SUSPENSIÓN SECUNDARIA

Es permitida suspensión secundaria. Con la suspensión secundaria desconectada la suspensión primaria necesita mantener la altura mas o menos 1.5 plg.

- **DIRECCIÓN Y FRENOS**

La dirección y frenos están considerados abiertos.

- **MOTOR Y DESPLAZAMIENTO DEL MOTOR**

Debe ser motor de 8 cilindros y debe corresponder a la misma manufactura del vehículo.

Desplazamiento es abierto siempre y cuando se mantenga del block original.

El material del block debe ser del mismo tipo y manufactura que salió en esta serie de chasis y carrocería.

El motor debe estar disponible a su venta al público en general en U.S.A.

Está permitida cualquier marca de carburador pero limitado a un solo carburador de 4 gargantas.

Está permitido fuel inyección original.

Las partes sin restricciones incluyen.

a. Reforzado y balanceado
b. El árbol de levas y todos los componentes de las válvulas.
c. El diámetro del pistón y carrera del cigüeñal.
d. Pistones.
e. Planeación. (Blueprinting)
f. Sistemas de enfriamiento de aceite y agua.
g. Filtros de aire.
h. Bombas de gasolina.
i. Sistemas de escape.

No está permitido sistemas de inyección de agua o de vapor si no es de equipo original.

El motor puede estar recorrido hasta un máximo de +- 5 pulgadas. Esta medida deberá tomarse del centro de la espiga delantera y de la parte trasera del block.

- **TRANSMISIÓN Y DIFERENCIAL**

La transmisión es abierta.

El diferencial trasero debe permanecer en su concepto original. Son opcional: relaciones, engranes, soportes, ejes y masa flotante opcional.

- **ASIENTOS**

Están permitidos asientos de cualquier manufactura, pero debe permanecer más o menos en su posición original.

- **PESO**

El peso mínimo son 4,000 libras.

- **GUARDAFANGOS**

Está permitido cortar los guardafangos con un máximo de 3 plg. Debe mantener sus linear originales.

Está permitido sacar de su eje (off set off flared) 4 plg.

Está permitido modificar, reemplazar o quitar las salpicaderas.

Los guardafangos deben sujetarse con tornillos.

No está permitido tener bisagras en la parte delantera de la carrocería.

Está permitido fijar los guardafangos, salpicaderas y radiador al entubado manteniendo su apariencia original.

Está permitido guardafangos delanteros de fibra de vidrio.

- **CHASIS**

El vehículo de competencias deberá forzosamente tener chasis completo, y debe corresponder a la marca del vehículo y motor.

Debe mantener la distancia entre el eje delantero y el eje trasero original más o menos 1 plg.

Está permitido reforzar y aumentar materiales pero debe mantener su configuración original.

No está permitido hacerlo más largo, corto o más angosto.

No se permite CORTAR CHASIS.

No está permitido quitar el material.

- **CARROCERÍA**

El vehículo debe presentar la apariencia de un vehículo comercial, ya sea Pick Up, Camioneta o Auto. Debe mantener su tamaño, original. Los puntos de apoyo (vertical, horizontal o vertical) en relación del chasis deben permanecer originales. La medida entre la espiga y la parte trasera de la cabina debe permanecer original más o menos 1 plg. Debe permanecer en su localización original los guardafangos, cofre, la tapa de la cajuela, puertas y costados de la caja.

Está permitidos cofres y guardafangos de fibra de vidrio.

Está permitido quitar el piso de la caja y salpicaderas.

Está permitido guardafangos traseros de cualquier material. Puertas de la caja y panel son opcionales.

El uso de los vidrios y parabrisas es opcional.

5. CLASE 7.

EN REVISION

6. CLASE 8S.

ESPECIFICACIONES:

Vehículos construidos de dos ruedas de tracción, pick-ups tamaño grande, teniendo como máximo una distancia entre ejes de 125 plg., estos vehículos deberán haber tenido una producción mínimo de cinco mil unidades en un periodo de doce meses en el mercado al público en general. . Podrán competir vehículos 4x4 originales de producción.

REGULACIONES GENERALES

Los vehículos participantes de esta clase, deberán cumplir con las siguientes regulaciones:

- **DE COMPETENCIA**

Deberán conservar carrocería, motor, transmisión y chasis en su combinación.

Esta categoría es de producción de fábrica y todos los componentes deben mantenerse de fábrica, excepto las modificaciones aquí descritas.

- **DE SEGURIDAD**

a. Cumplirán con las regulaciones de seguridad establecidas.
b. No se permitirá que algún vehículo de otra categoría invada.

- **DE SUSPENSIÓN**

a. Las espigas deben ser de producción original en serie, pueden ser reforzadas.
b. La suspensión delantera y trasera deben mantener la configuración y concepto de la producción de origen del chasis.
c. Los muelles y resortes deben mantener su configuración y medida original, así como su base y columpios.
d. Se permiten de cualquier marca y producción.
e. Los brazos o quijadas en “A” y “I BEAMS”, así como diferenciales deben mantener su configuración de fábrica del chasis, así como sus puntos de apoyo; se les pueden añadir material para reforzarse, pero deben mantener sus formas y tamaño originales.
f. Rotulas; tamaño y fabricación son libres, muelles delanteros y traseros deberán conservar sus medidas y puntos de apoyo de su forma original.
g. Los muelles delanteros y traseros deberán de instalarse por la parte superior de housing.
h. Resortes de hasta 12 vueltas, en su posición y concha original y pueden ser de cualquier marca y material.
i. Las muelles, resortes y barras de torsión, en cuanto a su capacidad, son libres pero deben conservar su posición original.

j. Los columpios de las muelles deberán ser originales, suspensión delantera hasta 15", suspensión trasera hasta 15". Para vehículos de quijada se permite modificar a tubo en la parte superior
k. Para vehículos de quijada se permite de tubo siempre y cuando conserve su medida original permitiéndole así el uso del uni ball en la parte de arriba

- **DE AMORTIGUADORES**

a. Máximo tres amortiguadores por rueda bajo las siguientes combinaciones un solo amortiguador de tres pulgadas por rueda o máximo tres amortiguadores de 2.5 podrán utilizarse con reserva siempre y cuando este montado en la parte superior del mismo
b. No amortiguadores by pass
c. No se permite coil over
d. Los puntos de apoyo de estos amortiguadores pueden ser reforzados.
e. Topes hidráulicos no son permitidos de ningún tipo.
f. No se permiten barras de suspensión secundarias.
g. Los amortiguadores traseros se instalaran sobre las perchas de las muelles.
h. se podrán alargar las tijeras de apoyo de brazos tensores debiendo llevar en las puntas el complemento original (hules) en la parte trasera y delantera. No se permite han joints.

- **DE LLANTAS Y RINES**

Cualquier tipo de llantas y rines off set aprobado.

- **DE DIRECCIÓN Y FRENOS**

a. La caja de la dirección debe permanecer en su posición original, pudiendo ser reforzada al igual que su base.
b. La parte de la dirección como varillas, rotulas, brazos pitman, deben mantenerse y trabajar de manera original. Pueden ser reforzadas o sustituidas. Pero, deberán ser de producción en serie. se permite reductor o alargar el brazo picman.
c. Se permite el intercambio del brazo u de la dirección en los modelos Chevrolet que traen diferenciales rígidos en la parte delantera
d. El sistema de frenos es libre.

- **SISTEMA ELÉCTRICO**

a. La batería y su posición es libre.
b. Luces, marca, tamaño y fabricación son libres.
c. Coils, cerebros, relays, switches, y posición son libres.
d. Se permite msd

- **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

a. El tanque fuel cell es requerido.
b. Deben de consumir únicamente gasolina para automóvil comercial, PEMEX de bomba. (Habrá revisión de combustible a todos los carros que terminaron la carrera)
c. Se revisaran la gasolina a cada tanque que traiga el vehículo.
d. ESTRICTAMENTE PROHIBIDO UTILIZAR ADITIVOS.
e. Líneas de gasolina, bombas, filtros y posición son libres.

- **DEL MOTOR**

a. El motor debe ser de producción en serie, de ocho cilindros como máximo.
b. los motores se pueden estoquear y abrir siempre y cuando se utilice gasolina de bomba (Pemex).
c. El carburador hasta cuatro gargantas libre, no se permite predator.
d. Bomba de aceite libre, no se permite Carter seco ni bomba de aceite externa
e. Árbol de levas libre.
f. Filtro de aire libre.
g. Headers y flow masters libres, no turbo.
h. El motor debe permanecer en su posición original, pueden utilizarse bases especiales o bujes para uso de competencia de off-road.
i. No se permite fuell inyections
j. El radiador debe estar en su posición original.
k. Ee permite doble radiador.
l. No se permiten cabezas de aluminio.

- **DE LA TRANSMISIÓN**

a. Puede utilizarse cualquier transmisión de producción estándar o automática.
b. El sistema de enfriamiento, clutch, plato y convertidor son libres.
c. Debe ser de la misma marca que el motor y vehículo.

- **DEL DIFERENCIAL**

a. El diferencial debe mantener su posición original.
b. Se le puede añadir material con el propósito de reforzarlo únicamente.
c. Tracción positiva, piñón, corona, birlos y tuercas son libres. No diferencial tipo summer brothers, eje de producción en serie originales. No se permite diferencial flotante.

- **DE LA CARROCERÍA**

a. La carrocería puede ser sustituida en cuanto a su configuración.
b. El tablero, switches y gauges son libres.
c. Los cristales, alfombras, cubre puertas, recubrimiento interior de la cabina, son opcionales. La posición del piloto mantendrá su forma original.
d. El fondo de la caja se puede remover.
e. los faldones laterales pueden ser de lámina o fibra de vidrio.
f. Las salpicaduras delanteras y cofre pueden ser de fibra de vidrio.
g. Las puertas deben de ser las originales se le puede remover la parte interior y se pueden atornillar.

- **REVISION**

a. Se revisaran las cabezas de fierro con imán el día de la revisión mecánica y al término de la competencia (esto para no dar chanza a cambio de cabezas).
b. Al término de una carrera debe todos los vehículos que terminaron la carrera pasaran de forma inmediata a revisión de combustible y de reglamento de no ser así será inmediata mente descalificado.

7. CLASE 17.

La categoría se rige por el reglamento para la clase ½ 1600 con las siguientes modificaciones:

- Motor:

a. Se permite cigüeñal "offset" siempre y cuando el motor no pase de 1600cc.
b. No se permite cigüeñal contrapesado.
c. Se permite el uso de un carburador Webber o EMPI 40 ó 44.
d. Carburador para vehículos de 1 asiento 40
e. Carburador para vehículos de 2 asientos 44
f. Solamente se permite el uso del múltiple de admisión convencional para carburador Webber de hasta 1 5/8" de diámetro, no tipo plennum.
g. Se permite el uso de resortes dobles para las válvulas.
h. Se permite el uso de tapas de aluminio para los balancines.
i. Solamente se pueden usar codos VW para el múltiple de admisión, no porteados ni pulidos.
j. Relación de compresión es libre.

- Combustible:

Solo se permite el uso de gasolina Pemex comercial México sin aditivos ni colorantes.

- Suspensión trasera:

Se permite suspensión trasera tipo "Net".

- Peso del vehículo:

Se tomara con el vehículo listo para correr pero sin gasolina en el tanque, sin piloto, sin extras y sin herramientas.

Peso Mínimo: 703 kg.

- Revisión de motores:

Se hará una revisión de motores y combustible a los primeros 3 lugares bajo el siguiente check list:

Punto a Revisar	Instrumento de Revisión	Especificación
Gasolina	Visual	Comparar color
Venturi de carburador	Vernier	1 Plaza 28mm. 2 Plazas 30 mm
Diametro de pistones	Vernier	Max. 85.5 mm
Carrera de piston	Vernier	Max. 69.6 mm
Porteado de cabezas	Vernier	
Pulido de cabezas	Visual	Comparar rugosidad

8. CLASE 18.

CHASIS

EL VEHICULO TENDRA QUE SER DE LINEA DE FABRICA, MANUFACTURADO POR UNA MARCA REGISTRADA CON SU RESPECTIVO "VIN" O " NUMERO DE SERIE" DICHA FABRICA DEBERA DE PRODUCIR POR LO MENOS 500 UNIDADES POR AÑO Y VENDERLAS A TODO PUBLICO EN GENERAL "NO CARROS HECHIZOS" TIPO BUGGYS

DEBERA ESTAR CONFIGURADO PARA 2 PERSONAS CON 2 ASIENTOS "PILOTO Y COPILOTO" (EN CASO DE CORRER EL PILOTO SOLO. DEBERA DE REMOVER EL ASIENTO DEL COPILOTO)

MOTOR

EL MOTOR NO PODRA EXCEDER MAS DE 1000 CC (61.023 cu in) Y DEBERA USAR SUS CUBIERTAS "CASES" Y CABEZA DEL MOTOR STOCK (LINEA DE PRODUCCION)

NO SE PERMITEN MOTORES DE MOTOCICLETAS "STREET BIKE" NI DE MOTOS DE NIEVE " SNOWMOBILE"

DEBERA UTILIZAR GASOLINA TIPO PEMEX, SE PERMITE UTILIZAR MEJORADORES DE OCTANAGE

DURANTE LA COMPETENCIA SE PERMITE CAMBIAR ENGRANES Y CLUTCHES, NO SE PERMITE CAMBIAR MOTOR

SE PERMITE TANQUE DE GASOLINA STOCK (LINEA DE PRODUCCION POR FABRICA) Y/O "FUEL CELL" DEBIDAMENTE ASEGURADO, NO ESTA PERMITIDO CORRER CON RECIPIENTES DE GASOLINA EXTRA "NO CERTIFICADOS PARA CARRERAS" . YA SEAN DE PLASTICO O METAL Y QUE PONGAN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DEL Y/O LOS CORREDORES

TRANSMISION

DEBERA SER DE LINEA DE PRODUCCION O "STOCK"

LA TRANSICION DE FUERZA DEL MOTOR A LA TRANSMISION DEBERA SER POR BANDA DE HULE O CAUCHO, NO SE PERMITEN CADENAS

LOS CLUTCHES PUEDEN SER MODIFICADOS O REFORZADOS

EL DIFERENCIAL TRASERO DEBERA SER STOCK

SE PERMITE UTILIZAR ENFRIADORES DE ACEITE PARA LA TRANSMISION

SUSPENSION DELANTERA Y TRASERA (COMPONENTES)

LOS PUNTOS DE MONTAJE DE LA SUSPENSION DEBERAN ESTAR EN LA POSICION ORIGINAL DEL DISEÑO DEL VEHICULO Y ESTA PERMITIDO REFORZARLOS

SOLO SE PERMITEN LIMITADORES O “LIMIT STRAPS” SOLIDOS

SOLO SE PERMITE UN AMORTIGUADOR POR LLANTA (ESQUINA) PUEDE SER STOCK O PERSONALIZADOS

LA DISTANCIA ENTRE EJE Y EJE (WHEEL BASE) SOLO SE PUEDE INCREMENTAR 8” Y EL MAXIMO LARGO PERMITIDO ES DE 125”

EL SISTEMA DE TORSION DEBERA SER DE RESORTE (COIL OVER SHOCK)

LLANTAS Y RINES

EL TAMAÑO MAXIMO PERMITIDO DE LA LLANTA ES DE 30” DE DIAMETRO EXTERIOR

DIRECCION

EL SISTEMA DE DIRECCION DELANTERO ES LIBRE

BATERIAS

LA BATERIA DEBERA SER SUJETADA CON UN ACCESORIO DE METAL

PUEDE SER COLOCADA EN LA POSICION ORIGINAL DEL DISEÑO DEL CARRO O EN CUALQUIER OTRO LUGAR SIEMPRE Y CUANDO NO ESTEN PEGADAS AL TANQUE DE COMBUSTIBLE

SE ACEPTA BATERIA EXTRA EN SERIE O INDEPENDIENTE

LUCES

DEBERA DE TENER UN MINIMO DE 2 LUCES TRASERAS (TAILIGHTS / CUARTOS)UNA LUZ AMBAR, UNA LUZ AZUL PARPADEANTE (LA LUZ AZUL INDICA QUE PERTENECE A UN CARRO DE CLASE PEQUEÑA CON MOVIMIENTO LENTO, CON ESTO LOS CARROS RAPIDOS PODRAN IDENTIFICAR QUE SE ESTAN ACERCANDO A UN VEHICULO PEQUEÑO)

LAS LUCES DEL PUNTO ANTERIOR DEBERAN ESTAR SIEMPRE CONECTADAS DIRECTAMENTE AL SISTEMA DE ENCENDIDO PRINCIPAL DEL CARRO Y POR CONSIGUIENTE ESTAR ACTIVADAS DURANTE TODO EL PROCESO DE LA CARRERA.. ESTA PROHIBIDO CONTROLARLAS POR BOTONES ALTERNOS.

LUCES DE CARRERAS

SE PERMITEN LAS LUCES QUE REQUIERAN, SIEMPRE Y CUANDO ESTEN PRENDIDAS HACIA ADELANTE. LAS LUCES DE TRABAJO QUE SE INSTALAN EN LA PARTE TRASERA SOLO SE PERMITE UTILIZARLAS CUANDO EL CARRO ESTA COMPLETAMENTE PARADO.

ENFRIADORES DE FLUJOS O LIQUIDOS (FLUID COOLERS)

ENFRIADORES DE ACEITE,TRANSMISION,Y RADIADORES PUEDEN SER COLOCADOS ATRAS DE LA TRIPULACION O AUN COSTADO DEL PILOTO, Y DEBERAN ESTAR PROTEGIDOS DE TAL MANERA QUE NO DERRAMEN LIQUIDOS

TODAS LAS MANGUERAS DEBERAN ESTAR DEBIDAMENTE SUJETADAS Y PROTEGIDAS

CABINA (ROOL CAGE)

LA CABINA DEBERA SER CONSTRUIDA EN MATERIAL CROMOLIO O MAID STEEL (CEDULA OPCIONAL) DE 1 ¾”CON UN SOPORTE VERTICAL ENFRENTE MINIMO DE 1 1/2”, Y UN DIAGONAL ATRÁS MINIMO DE 1 ½” EN UN ANGULO DE 30 GRADOS

ARRIBA DEL TECHO DOS ENTRELAZADOS FORMANDO UNA “X” DE UN MINIMO GROSOR DE 1 3/4”

ENTRE LA TRIPULACION Y EL TECHO DEBERA HABER UN MINIMO DE CLARO DE 3” YA CON EL CASCO PUESTO Y EN POSICION DE CARRERAS

LA CABINA PODRA SOLDARSE O SUJETARSE AL CHASIS CON 2 TORNILLOS MINIMO EN CADA ESQUINA GRADO 8 SAE O EQUIVALENTE CALIDAD

EL TECHO DEBERA SER DE ALUMINIO MINIMO DE ¼” DE GROSOR (NO SE PERMITEN TECHOS DE PLASTICO)

SE PERMITE QUE LA CABINA ESTE PINTADA CON TRATAMIENTO CONTRA LA CORROSION

SE PERMITEN LAS PUERTAS STOCK (LINEA) SIEMPRE Y CUANDO SEAN COMPLETAS (FULL DOORS) NO SE PERMITEN HALF DOORS O MEDIAS PUERTAS

LAS REDES DEBERAN CUBRIR LAS VENTANAS DEL PILOTO Y COPILOTO

SE PERMITEN SOPORTES LATERALES (COSTILLALES) EN LAS PUERTAS PARA PREVENIR EN CASO DE ACCIDENTE QUE LA MISMA SE INTRODUZCA EN LA CABINA

ASIENTOS PUEDEN SER DE CARRERAS O STOCK

DEFENSAS

TODOS LOS VEHICULOS DEBERAN TRAER DEFENSA DELANTERA Y TRASERA DE UN MINIMO DE GROSOR DE 1.5” Y DEBERAN ESTAR ROLADAS. NO PICOS QUE PUEDAN DAÑAR A OTROS COMPETIDORES

GENERALES DE LA COMPETENCIA

A) PILOTO Y COPILOTO

TODOS LOS PILOTOS DEBERAN USAR TRAJE DE CARRERAS DE AUTOS, DEBERAN SER CERTIFICADOS Y CON PROTECCION ANTI-FUEGO, CON CASCO CERTIFICADO CERRADO CON MICA ABATIBLE, NO SE PERMITE TRAJE,ZAPATOS NI CASCO DE MOTOCROSS

EL NOMBRE DEL PILOTO Y COPILOTO DEBERA ESTAR PLASMADO EN EL AREA DE LA PUERTA CORRESPONDIENTE DE CADA UNO, ASI COMO SU TIPO DE SANGRE

B) SEGURIDAD

CADA VEHICULO COMPETIDOR DEBERA CONTAR ANTES Y DURANTE LA CARRERA CON:

CINTURONES DE SEGURIDAD DE MINIMO 2” DE ANCHO DE 5 PUNTOS, CLAXON,EXTINGUIDOR VIGENTE, BOTIQUIN VIGENTE,ESPEJO CENTRAL, ESPEJO LATERAL DE 3” MINIMO, BANDERAS ROJA Y AMARILLA, PORTA TICKETS Y LUCES DE SEGURIDAD

C) NUMERACION

DEBERAN CONTAR CON NUMERACION EN LOS 4 COSTADOS EN COLORES QUE CONTRASTEN CON EL COLOR DEL VEHICULO.

LATERALES: 8” DE ALTO CON UN GROSOR DE 1”

FRONTALES: 4” DE ALTO CON 1” DE GROSOR

TRASEROS: 6” DE ALTO CON 1” DE GROSOR

9. CLASE 5-1600.

LLANTA ABIERTA-1600 CC BAJA BUG

- **DEFINICIÓN**

V.W. SEDAN, cuerpo completo quema coco, como entregado de la fábrica. Necesita mantener la presencia externa de baja bug. No convertibles, karmann ghias, 181 safaris, variants o super bettles.

- **EQUIPO DE SEGURIDAD**

Deberá contar con el equipo requerido según el evento.

- **REGLAMENTO DE COMPETENCIA**

Esta clase es producción original (stock) y todos los componente necesitan mantener todo, menos lo mencionado abajo.

- **SUSPENSIÓN**

Delantera y trasera es limitado de producción original (stock) de tipo 1 si no esta mencionado abajo.

- **DELANTERO**

Se puede usar cualquier v.w. tipo 1, 181 (safari o thing) rotula o pasador solamente. Tubos delanteros se pueden cortar o instalar ajustadores o fijar para más altura, se pueden resoldar o reforzar tubos originales.

Cualquier marca las hojas de torsión. Necesita mantener el mismo ancho que el original v.w. tipo 1. Se puede conectar a la plancha o tubos del mismo entubado.

El punto de apoyo superior de los amortiguadores es abierto. El punto de apoyo inferior si puede cortar o mover pero necesita permanecer al brazo inferior.

Se puede quitar la barra estabilizadora. Brazos, espigas si se puede reforzar o cambiar manteniendo las medidas originales. Cualquier manufactura de pasadores siempre y cuando mantenga geometría original.

Limitadores de suspensión esta permitido.

Medida máxima 55.75” medido entre la base de montaje de las llantas

- **TRASERO**

La suspensión es básica de VW flotante o rígido. Brazos flotantes se pueden modificar o cambiar siempre y cuando manteniendo el mismo largo que el original. Necesita mantener el ancho del original +- 1 plg.

La distancia entre el centro del cuerpo de la barra de torsión y semieje es de 16.250 plg.

Se permite usar engranes de reducción de tipo 2 siempre y cuando no pase del ancho original.

Componentes de suspensión es limitado a VW original. Cuerpo del tubo de torsión si se permite reforzar conectándose a la plancha o entubado. Se permite ajustador en el centro del cuerpo del tubo torsión.

Se puede cortar las torres de los amortiguadores, hasta el tornillo de carrocería.

Se permiten limitadores de suspensión cualquier manufactura de pluma (machetas) con seguros. Se pueden quitar los topes superiores e inferiores manteniendo el montaje original.

Se permite cambiar de rígido a flotante o viceversa manteniendo geometría original.

La distancia entre eje y eje no puede cambiarse 47.375” medido entre bases cv joints

Medida máxima 58.250” medido entre la base le montaje de las llantas

- **AMORTIGUADORES**

Cualquier manufactura y tamaño de amortiguadores. Se permite con reserva y enfriamiento de aletas.

Un amortiguador por rueda delantera. Trasero se permiten dos por rueda en cualquier lugar. No amortiguadores de aire o con resorte (coil over) no topes hidráulicos.

- **LLANTAS Y RINES**

Cualquier llanta o rin que se pueda montar directamente sin adaptadores a un tambor de V.W tipo 1. Llantas extras se pueden montar en cualquier lugar adentro del carro.

- **DIRECCIÓN Y FRENOS**

Cualquier manufactura de sinfín o cremallera. Cualquier manufactura de terminales o barras de dirección. Cualquier manufactura de volante o adaptador en su posición original. Cualquier flecha de dirección y se puede quitar el tubo de flecha de dirección.

Se permiten sistemas hidráulicos (power steering).

Se permite el uso de discos en las 4 ruedas. Cualquier combinación de cilindro maestro y cilindros de rueda tipo original. Se permite quitar freno de mano.

- **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

Se puede mover el fuel cell de lugar original. Cualquier tamaño. Mínimo de dos (2) cinchos de apoyo por el fuel cell. Cinchos de lámina cubierta con hule

Bomba de gasolina cualquier combinación de eléctrico o mecánico.

- **MOTOR, TRANSMISIÓN Y FLECHAS**

VW tipo 1 U.S. SEDAN, componentes y medidas 1600cc SEDAN, como entregado de la fabrica.

- **BLOCK (CAJA)**

Cualquier caja 1, 2, 3 o universal. Con las siguientes modificaciones.

A) Rectificación de bancada (line bore)

B) Se permite hacer abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura.

C) Se puede instalar injertos a lo birlos de cabeza (case savers)

D) Rectificación de block para el reten del cigüeñal.

E) Rectificar lo asiento de los cilindros.

F) Ductos de aceite de 8mm se pueden abrir a 10mm.

G) Se permiten tapones de rosca para los ductos.

- **BOMBA DE ACEITE**

Cualquier marca de bomba. No dry sump o deep sump (esta es la alteración a la tapa de cedazo y deposito de aceite auxiliar) es permitido rompe olas. Cualquier pistón o resorte de by-pass o presión.

- **BOMBA DE GASOLINA**

Cualquier combinación eléctrica o mecánica, cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.

- **PISTONES**

Pistones de 3 anillos, de cualquier manufactura, manteniendo sus dimensiones de VW original. Se permite balancear 3 pistones. Cualquier candado de pasador es permitido.

- **CIGÜEÑAL**

Original de VW. Se permite balancear y pulir, instalación del reten delantero (sand seal) instalar 8 guías al volante y cualquier tuerca del volante. Corte máximo 0.30 plg. Se puede balancear 3 bielas pero no se permiten pulir ni perfilar. El peso balanceado de las bielas en gramos debe ser igual a la biela que no esta balanceada. Se permite bielas de cualquier manufactura siempre y cuando conserven las dimensiones stock. Cualquier volante de VW es permitido, se puede quitar peso y balancear. No volantes de aluminio. Cualquier manufactura de clutch y plato de presión debe mantener el diámetro original de VW. Se puede balancear el clutch y el plato de presión. No se permite cigüeñal contrapesado.

- **CABEZAS**

La cabeza podrá ser de doble porte de admisión (actualizada al reglamento de Score-International) debe ser original como se entrega en U.S.A. o equivalente. Se permite "fly cut" para limpieza. No está permitido porteado o pulido.

Cabezas brasileñas solo se permiten 040 101 375 2, 040 101 375 13 o 040 101 375 19, o cabezas stock oem

Medida de las válvulas: admisión 35.5mm, escape 32mm

- **ÁRBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES Y BALANCINES**

Es permitido cualquier árbol, engrane o reten de resortes y botadores. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de v.w., las válvulas necesitan mantener sus ángulos de 45 grados. (Se pueden cortar de tres ángulos) se permiten válvulas en una sola pieza. Guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido. Se permiten sellos de las válvulas. No se permite maquinar o pulir las puertas o guías.

Cualquier árbol de levas que se use balancines tipo original de v.w., 1600 cc. Balancines se pueden pulir o rectificar para el uso de pata de elefante o similar. No es permitido otro maquinado a los balancines. No se permite el uso de baleros o balines entre el árbol de levas y balancines. Punterías y flautas de cualquier manufactura. Tornillos de ajuste, guasa de ajuste, de cualquier manufactura. Los candados de los balancines se permiten asegurar con alambre. Cualquier tapa de puntería se permite.

- **TOLVA**

La tolva (cubierta del ventilador) de cualquier manufactura se permitirá. Los tubos de calefacción son opcionales.

- **CARBURADOR**

Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar. Se permite "velocity stacks", si no están soldados o adheridos con pegamento al carburador. Carburador original de VW

30 pict 1, 2 o 3 solamente. Tamaño máximo de ventura 21.10mm. No se permite ninguna modificación de las partes (pulir, maquinar o limar) internas del carburador. Esta incluye no quitar partes. Se permite quitar el ahogador eléctrico, tapar los hoyos de la flecha del ahogador. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilación en la cubierta superior. Múltiple de admisión solamente stock de VW. No se permiten alteraciones como pulir o pulir químicamente. Se permite soldar un tubo en las puntas de la sección central para utilizar manguera en lugar de la brida original, deberá tener adaptador de 34mm a 30mm, no se puede montar directamente el carburador al múltiple de admisión.

- **TRANSMISIÓN**

VW tipo 1 ó 2 con modificaciones interiores solamente. No más que 4 velocidades para adelante. Cualquier combinación de engranes de cualquier manufactura. Los engranes solamente pueden usarse tipo VW no engranes rectos.

Se pueden usar cualquier tapa de diferencial. Cualquier manufactura de semi eje de tipo 1 ó 181.

Cualquier junta homocinética. Se permiten usar tornillos sobre medida, pero el motor necesita permanecer en su lugar original.

Se permite modificar cuernos (soportes del motor) pero no mas debajo de la costura.

- **ESCAPE**

Cualquier manufactura de escape está permitido.

- **ENFRIADORES**

  Cualquier manufactura de enfriadores en cualquier lugar es opcional.

- **COMPONENTES EN GENERAL**
- **COMPARTIMIENTO DEL PILOTO**

Se permite quitar el asiento trasero y toldos y los tapetes. No se puede quitar el tablero o láminas adelante del motor o enfrente del piloto. Se puede tapar el tablero con lámina para instalar los marcadores, etc.

Los pedales necesitan mantener su posición original. Se puede usar cualquier marca de chicote del acelerador. Se puede usar el pedal de rueda o juego de pedales original.

Los hoyos cortados para pasar las mangueras al compartimiento del piloto no pueden tener más de 0.125 plg. De luz.

- **PUERTAS Y PICA PUERTAS**

Las puertas deben seguir funcionando con bisagras y pica puerta original. Si usan redes en las ventanas necesita tener un seguro adicional a la puerta.

- **PLANCHA**

Necesita tener no. De serie. No se puede alterar la plancha mas que calentando, cortando o doblando un máximo de 1 pulg., para las varillas de la dirección y los ejes. El cabezal se puede cambiar de rígido a rótula o de rótula o rígido.

- **ESTRIBOS**

Se pueden instalar estribos adelante del guardafango. El hoyo de tubo de soporte que pasa por la carrocería no debe tener mas que 0.125 plg., de luz.

- **(SKID PLATE) LAMINAS DESLIZADORAS**

Cualquier tipo de skid y cualquier protección del motor.

- **GUARDAFANGOS**

Los guardafangos delanteros si pueden ser tipo “original baja bug kit”. Los guardafangos traseros de cualquier manufactura. Los guardafangos de lámina necesitan tener las orillas dobladas. Los traseros si pueden montar al máximo de 1.5 pulg., arriba de la línea de la carrocería. La medida de la parte superior del guardafango debe ser mínima de ancho 6 pulg., chocando arriba del centro de la rueda.

- **CHASIS Y CARROCERÍA**

Necesitan mantener la distancia entre eje y eje original. La carrocería, tipo 1 ó quema coco tipo hormiga.

No están permitidos los convertibles, ghias, 181 (safari o thing) variant, o super beetles. Necesita ser original el cuerpo de la carrocería principal. Se permite tapar el hueco del quema coco.

No está permitido la carrocería o puertas de fibra de vidrio.

Se permite quitar las laminas delanteras y traseras solamente suficiente para la instalación de juego (kit) “baja bug”.

Se permite quitar estribos originales.

Se permite el frente de fibra de vidrio de una sola pieza. No está permitido cofres de lona.

No se puede separar la carrocería de la plancha (no lift kits)

NOTA: OEM (ORIGINAL EQUIPEMENT MANUFACTURED) se usa este término para designar a repuestos originales que no necesariamente llevan la marca del fabricante

10. STOCK MINI.

DEFINICION

Vehículos con tracción de 2 o 4 ruedas, pick o suv (vehículos deportivos utilitarios),deben medir de largo de 125 pulgada producidos 5,000 unidades en un periodo de 12 meses y estar disponibles a la venta como se se permite especifica anteriormente se permite cabina y media

REGLAS DE COMPETENCIA

La combinación de carrocería , motor , transmisión, diferenciales y chasis deben mantenerse como fueron fabricados, esta clase de producción stock y sus componentes deben de mantenerse (como salieron de fabrica) ,a excepción de las modificaciones que se describen a continuación:

Suspensión

1.- La suspensión trasera y delantera deben ser de la misma manufactura, tamaño y forma y configuración e instalada en

El chasis que fueron originalmente producida

2.-todos los componentes de suspensión deben de estar como salieron de fábrica y deben mantener los conceptos originales de montaje(es decir no se pueden cambiar ni reubicar i-beam ,quijadas o tensores originales no se pueden mover del lugar o base, .

3.-en caso de los Toyota las quijada de arriba se puede reforzar por un lado y inferior se puede reforzar la punta de la espiga se pude mover para dar altura máxima 3 pulgada y sordar para toyoya s-10 nissan no se permite performance solo original las quijadas deben permanecer en posición original atornillada por parte de adentro como viene de fabrica

4.-se permite cortas espigas y mazas reforzar con placas de acero o cualquier material y mover excéntricos de un lado para otro puedes cortar y moverlo y rellenar con soldadura.

5.-Se permite espaciador de 1 pulgada para ranger y comanche únicamente suspensión delantera solamente

6.-las piezas con movimiento deben mantenerse en posición original, la barra de dirección se permite de cualquier diámetro y material con terminales original.

7.-terminales de dirección de cualquier marca y medida,no se permite heim joint

8.-no se permite doblar quijadas y brazos i-beam.se puede reforzar el brazo por los dos lados en base de amortiguadores con placa máximo 5 pulgadas

9.-columpios de muelles se permite reforzarlos, manteniendo las medidas y posición originales se pude reforzar percha con tubo y placa o tubo soldado directamente a la percha.

10.-se permite espaciador de 1”máximo en la rotula superior solo en suspensión de quijada

11.-los resortes con máximo de 10 vueltas vuelta, sin contar la vuelta de donde va la guasa de sugesion (donde va la vuelta del resorte que agarra la base del resorte osea la vuelta chica no cuenta) el resorte se cuenta de arriba hacia abajo vuelta chica no cuenta) y barras de torsión son libres, pero deben estar en la posición original y mantener el concepto de fábrica (no se permite mover o reubicar las base de resortes o barras en ningunos de los extremos).

12.-se permite kit para levantar 3” máximo la carrocería

13.-se permite base para levantar la suspensión trasera (block de metal entre diferencial y muelles)

14.-tensores delanteros deben de mantenerse tal como son de fábrica en posición, base original y medidas, se pueden plaquear por un lado los tensores o muletas sin tocar los extremos o puntas

15.-barras tensoras del diferencial se permite heim joint de cualquier medida en un solo extremo no EN V

16.-los vehículos o chasises 4x4 deberán llevar todas sus componentes de suspensión (no pueden usar piezas de vehículos 4x2 solo originales del 4x4) no mesclas

16.-se puede bajar trat bar y reforzar los tensores solo en comanches

AMORTIGUADORES Y TOPES

1.-Dos amortiguadores por rueda máximo con las siguientes combinaciones por rueda.

.un solo amortiguador hasta de 3.0 por rueda….uno amortiguadores 2.0 por rueda t Un amortiguador 2.5 o dos amortiguador 2.0 por rueda

2.- posición de amortiguadores libres.

3.-no se permite amortiguadores de aire, no suspensión secundaria, no topes hidráulicos, no by pas ,no coil over,no amortiguadores con topes internos ni by pas interno

RINES Y LLANTAS

1.-Se permite cualquier tipo de rin y llanta cualquier marca con una medida máxima de altura 35”verificada a 20 lbs.

se permiten espaciadores de 1 pulgada entre masa y rin en suspensión delantera para Ford ranger y comanches .Birlos libres y tuercas

DIRECCION

1.-La caja de dirección debe ser original y estar montada en la misma posición,se permite reforzar con placa la base donde están montada la caja, todos las marcas de vehiculo se permite plaquear sin perder forma original.

2.-todas las partes de dirección barras, terminales deben mantenerse originales , se permite reforzarlos.

3.-brazo pitman y auxiliares libres .Volante de dirección libre .Se permite reductor de vueltas

SISTEMA ELECTRICO

1.-Ignicion es libre no componentes racing , l. Se permite bobinas, cables y bujías de cualquier tipo de uso comercial no se permiten el uso de componentes de competencia (ni cables MSD SE PERMITEN NO y ninguna marca performanse)

2.-Baterias , se permite cualquier tipo y posición

3.-Luses, se permite cualquier tipo ,es obligatorio 2 piezas de luz ambar parte superior trasera uno de vulvo encendido controlado por IGNICION

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

1.-Gasolina Pemex únicamente (no se permite combustible para carreras)

2.-No se permite el uso de aditivos o incrementos de octanaje.

3.-es obligatorio tanque de gasolina fuel cell

MOTOR

1.-4 cilindros en posición origial(no se permite reubicar)

2.-Motor original para mini pick up o suv de 2.5 cc compresión libre (no se permiten motores racing

3.-no se permiten el uso de motores diseñados para otro tipo de vehículo

4.- árbol de levas libre.

5.-se permite cualquier tipo de carburador solo de dos garganta con dos venturis (no webber)

6.-se permite fuel Injection originales no componente de competencia .

7.-Todos los componentes internos del motor son libres .

8.-NO se permite carter seco. NO se permiten cabezas de aluminio solo motores originales.

9.-Solo poleas originales (no se permites poleas grabadas o de competencia)

10.-Se permite samdwich de 3 pulgadas en todas marcas de vehiculo no se permite tornado o abanicos adentro de los samdwich.

11.- No se permite araña racing .no modificadas ni cotar (solo originales)

12.-Soportes motores libres.

13.-Sistema de escape libre.

14.-Aro dentado, prensa originales (s)

15.-los motores serán revisados con probeta los primeros 5 lugares para que no exceda el limite establecido por la categoría de 2.5 litros

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

1.-El radiador del motor es libre y debe estar montado al frente del motor .

2.-radiadores de aceite para motor, transmisión , power esteering son permitidos en cualquier posición.

3.-Se permiten los abanicos eléctricos y racing

SISTEMA DE FRENOS

1.-Se permite frenos de disco o tambor en las cuatro ruedas.

2.-Pedales y bombas son libres y en cualquier posición .

3.-linea de frenos libres y sapos (todo lo que tenga que ver con frenos es libre).

DIFERENCIALES

1.-Ejes originales, no se permiten ejes de competencia:currie etc

2.-Se permite reforzar el housing y montar base amortiguadores

3.-dimension de ancho máximo de 53.5 pulgadas medido entre los porta balatas.

4.-corona y piñón son libres.

5.-Se permite diferencias de 8,8 de Ford para cualquier marca de vehículo

CARROCERIA

1.-La cabina y puertas deben de ser originales y estar en funcionamiento.

2.-Se permite modificar o cortar en la pared de fuego exclusivamente para facilitar el viaje de las llantas delanteras.

3.-los demás componentes de la carrocería son libres, pero deben mantener la figura original.

4.-tapiceria, tablero y vidrios pueden ser removidos

5.-Es opcional remover el bastidor

TRANSMISION

1.-Se permite utilizar únicamente transmisión de la marca de vehículo y para el tipo de mini pick up o suv, puede ser automática o estándar de 4 o 5 cambios

2.-No se permite transmisiones diseñadas para otro tipo de vehículo.

3.-No se permite la transmisión t-5

4.-Los vehículos transmisión automática deberán ser del tipo que salió de fabrica

Nota queda pendiente la cita con el representante que nombraron para definir los parametros para revision de motores con medidor P&G (Probeta).

NOTA EL RESENTE REGLAMENTO ES EXCLUCIBO PARA LA CLASE STOCK MINI DE BAJA CALIFORNIA SUR

Y QUE ES FIRMADO POR LOS PILOTOS LOS CUALES ESTAN DE ACUERDO LO MENCIONADO ANTERIORMENTE Y SEA EL REGLAMENTO PARA EL AÑO 2015 DE FECHAS DE OFF EN BAJA CALIFORNIA SUR

11. CLASE 9.

LLANTA ABIERTA 100 PLG. ENTRE EJE Y EJE

- **DEFINICIÓN**

Vehículos de 1 ó 2 asientos con una distancia máxima de 100 plg., entre eje y eje. Las bases de las partes deben ser de v.w., tipo 1.

- **EQUIPO DE SEGURIDAD**

Deberá contar con el equipo de seguridad requerido según el evento.

- **COMPONENTES DE SUSPENSIÓN**

Los componentes de suspensión están limitados, delanteros y traseros, ser partes originales de producción de v.w., tipo 1, esto es si no está especificado posteriormente en este reglamento. La suspensión necesita mantener el concepto original y no se puede usar otro tipo de partes en la suspensión original (por ejemplo, amortiguadores de aire, amortiguadores de resorte, doble barra de torsión o barra estabilizadora, etc...)

- **SUSPENSIÓN DELANTERA**

La suspensión delantera necesita ser de v.w., tipo 1 con rótula. Centros de tubos de la barra de torsión se pueden cortar, girar, resoldar para levantar el vehículo. Está permitido soldar las costuras (no reforzar) del tren delantero. Se permite reforzar el tren en la zona del tope y parte superior del amortiguador. No está permitido aumentar materiales adicionales en otra zona. Está permitido ajustadores de torsión. Se permite llenar el hueco del velocímetro. Está permitido reforzar el brazo de la espiga soldando un refuerzo de 0.25 plg., desde la parte superior de la rótula hasta el brazo de dirección.

Está permitido soldar un tubo entre las torres de los amortiguadores. Está permitido limitadores de suspensión.

- **SUSPENSIÓN TRASERA**

La suspensión trasera es limitada a componentes de v.w., tipo 1 (tipo rígido). Se permite cualquier manufactura de barras de torsión. El cuerpo de torsión necesita mantener la dimensión original y se permiten otras manufacturas para el cuerpo de torsión, se permite cualquier manufactura de bujes de barras de torsión, siempre y cuando dé las mismas dimensiones que la original. Está permitido ajustadores de torsión.

También se permiten limitadores y retenes de machetas. Las machetas pueden ser de cualquier manufactura siempre y cuando el vehículo no exceda las medidas reglamentarias entre eje y eje.

- **AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS.**

Se permite únicamente un amortiguador por rueda. El diámetro exterior puede ser más grande de 65.00 mm., el diámetro máximo de la flecha del amortiguador debe ser de 0.875 plg.

Se necesita instalar los amortiguadores delanteros en su posición original. Los amortiguadores traseros se pueden instalar en cualquier lugar. La distancia de lo largo de los amortiguadores extendidos no puede ser más de 31.5 plg.

Se permiten amortiguadores con reserva. Amortiguadores de cualquier manufactura están permitidos.

No está permitido amortiguadores de aire, resorte o by-pass.

No están permitidos topes hidráulicos.

- **LLANTAS Y RINES**

El rin debe ser de acero con un diámetro de 15 plg., de ancho máximo 5 plg., y con cualquier ajuste del centro.

Está permitido cualquier manufactura de llanta y tamaño, con una altura máxima de 32 plg., con un ancho máximo de 10 plg. Cuando está montado en un rin de 5 x 15 plg. Se permite el uso de cualquier llanta.

- **COMPONENTES DE DIRECCIÓN**

La caja de la dirección puede ser de cualquier origen. No está permitido sistemas hidráulicos. Está permitida cualquier manufactura del volante y adaptador.

Está permitido usar amortiguador de dirección. Se permite cualquier flecha de dirección y está permitido quitar el tubo de lámina. Está permitido cualquier manufactura de varillas y terminales de dirección.

- **FRENOS**

Únicamente de v.w., tipo tambor. Se puede instalar birlos pero no reforzar el tambor.

Está permitida cualquier combinación de balatas. Está permitida cualquier combinación de cilindro maestro, y cilindro de rueda de tipo v.w., está permitido doble cilindro maestro.

- **SISTEMA ELÉCTRICO**

De batería 6 o 12 voltios solamente, no magnetos. Se permite cualquier manufactura de distribuidor. Cualquier alternador o generados de v.w., en su posición original.

- **BATERÍAS**

Necesita estar cubierta y sellada del compartimiento del chofer.

- **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

Combustible

El combustible está restringido a gasolina despachada de gasolineras al público en general para uso de los autos domésticos (PEMEX). No se permite el uso de aditivos.

Tanque de combustible

Es obligatorio fuel cell, con capacidad máxima de 22 galones.

- **MOTOR, TRANSMISIÓN Y FLECHAS**

V.W., tipo 1 U.S. Con el desplazamiento máximo de 15 84 cc., como entregado de la fábrica.

Block (caja)

Cualquier caja 1, 2, 3, o universal. Con las siguientes modificaciones:

a. Rectificación de bancada (line bore)
b. Se permite abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura
c. Se puede instalar injertos a los birlos de cabezas (Case Savers)
d. Rectificación de block para reten del cigüeñal.
e. Rectificar los asientos de los cilindros.
f. Ductos de aceite de 8 mm., se puede abrir a 10 mm.
g. Se permiten tapones de rosca para ductos de aceite.

Bomba de aceite

Cualquier marca de bomba. No dry sump o deep sump (esta es la alteración a la tapa de cedazo y depósito de aceite auxiliar), es permitido rompe olas. Cualquier pistón o resorte de by-pass o presión.

Bomba de gasolina

Se permite usar bomba mecánica original **y/o eléctrica opcional directa al carburador**. Se permite cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.

Pistones

Pistones de 3 anillos, de cualquier manufactura, manteniendo sus dimensiones de v.w., original.

Se permite balancear tres pistones.

Cualquier candado de pasador es permitido.

Cigüeñal

Original de v.w., se permite balancear y pulir, instalación del retén delantero (Sand Seal), instalar 8 guías al volante. Corte máximo 0.030 plg. Se pueden balancear 3 bielas, pero no se permite pulir ni perfilar. El peso balanceado de las bielas en gramos pueden ser de igual en la biela que no está balanceada. Cualquier volante de v.w., es permitido pero se puede quitar peso y balancear. No volantes de aluminio. Cualquier manufactura de clutch y plato de presión debe mantener el diámetro original de v.w., se puede balancear el clutch y el plato de presión. El cigüeñal debe mantener la carrera (stroke) de 69 mm., polea de diámetro original, de cualquier material.

Cabezas

La cabeza podrá ser de doble porte de admisión como se entrega en U.S.A., o equivalente. Se permite “Fly Cut”, para limpieza. No está permitido porteado o pulido.

El volumen mínimo de la cámara de combustión es de 42 cc., con presión máximo de 7.5 a

Medidas de válvulas: escape 32mm admisión 35.5mm

Cabezas doble porte de serie libre.

Nota: Teniendo que mantener las dimensiones originales de las válvulas.

Árbol de levas, válvulas, botadores y balancines

Es permitido cualquier árbol de levas, engrane o reten de resortes y botadores. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de v.w., las válvulas necesitan mantener sus ángulos de 45 grados. (Se pueden cortar de tres ángulos) se permiten válvulas en una sola pieza. Guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido. Se permiten sellos de las válvulas. No se permite maquinar o pulir las puertas o guías.

Cualquier árbol de levas que se use balancines tipo original de v.w., 1600 cc.

No se permite el uso de baleros o balines entre balancines y el árbol de levas. Se permite pata de elefante.

Punterías y flautas de cualquier manufactura.

Tornillo de ajustes, guasas de ajuste cualquier manufactura. Libre uso de barras de balancín y varillas y se necesitan usar tapas de punterías y laminas originales de cualquier año. Esta permitido modificar tapas de punterías y laminas para instalación para la respiración de motor.

No se permiten resortes de válvulas dobles ni espirales

Tolva

La tolva (cubierta del ventilador), Se permite tipo Dog House y/o Original los tubos de calefacción son opcionales. Si pueden ser cromados, si es tipo viejo (36 hp. Redonda)

Carburador

Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar. Se permite "velocity stacks", si no están soldados o adheridos con pegamento de carburador. Carburador original de v.w., 30 pict 1, 2 o 3 solamente. Tamaño máximo de ventura 24.10 mm. No se permite ninguna modificación de las partes (pulir, maquinar o limar) internas del carburador. Este incluye no quitar partes. Se permite quitar el ahogador eléctrico, tapar los hoyos de la flecha del ahogador. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilador en la cubierta superior. Múltiple de admisión solamente stock de v.w. no se permiten alteración como pulir o pulir químicamente ni cortar.

Múltiple de admisión debe ser original de vw sin pulir ni portear, se permite soldar un tubo en las puntas de la sección central donde se une con los codos para reemplazar la brida original por manguera., para el caso de los de doble porte deberán tener el adaptador de 34mm a 30mm no se permite montar directamente el carburador al múltiple de admisión.

- **TRANSMISIONES**

Únicamente tipo 1 tipo hormiga (swing axle), con cuatro velocidades para adelante tipo rígido.

Está permitido tener reforzado el porta corona y las tapas del diferencial. Únicamente es permitido piñón y corona v.w., tipo 1 con relaciones 8.33 o 8.35.

Únicamente se permiten engranes de v.w., tipo 1.

Se permite cambiar tercera y la cuarta.

Es permitido reforzar tubos del eje con tubo.

Otras modificaciones opcionales internas se permiten.

- **ESCAPE**

Se permite cualquier manufactura de escape.

- **ENFRIADORES DE ACEITE**

Se permite cualquier manufactura de enfriadores de aceite en cualquier lugar. Se permite el sistema (full-flow). No deep sump o dry sump o alteraciones del área de la tapa del cedazo.

- **PESO MÍNIMO**

UNO (1) asiento	703.06 kgs.
DOS (2) asientos	612.35 kgs.

NOTA: OEM (original equipement manufacturer) se usa este término para designar a repuestos originales que no necesariamente llevan la marca del fabricante

EN CASO DE PROTESTAS MECANICAS, SE REVISARA POR MEDIO DE UN COMITÉ EXTERNO ESPECIALIZADO EN LA MATERIA, AVALADO PREVIAMENTE POR LA CNO.

12. CLASE 11.

LLANTA ABIERTA ORIGINAL (STOCK) V.W. SEDANS.

NECESITA SER VEHÍCULO ORIGINAL DE V.W. COMO ENTREGADO POR U.S.A.

Las preguntas sobre esta clase van a ser decisión de libro de refacciones originales de v.w. o libro (v.w. of america). Esta es una clase de producción original y todos los componentes necesitan permanecer en su concepto original con las siguientes especificaciones.

- **COMPONENTES DE SUSPENSIÓN**

a. SUSPENSIÓN DELANTERA

Está permitido cortar, girar y resoldar el cuerpo de torsión. Está permitido instalar ajustadores. Está permitido resoldar costuras (no reforzar). Está permitido reforzar torres de los amortiguadores, pero el refuerzo no puede subir más de 2 plg., del cuerpo de torsión.

Necesita retener espigas y brazos originales.

No se pueden instalar materiales adicionales.

Está permitido quitar la barra estabilizadora.

Está permitido llenar el hoyo del velocímetro.

Está permitido reforzar brazo de la dirección de la espiga, soldando un refuerzo de .25 plg., desde la parte superior de la espiga hasta el fin del brazo de la dirección.

Está permitido limitadores de suspensión y se permite reforzar la base del tope.

b. SUSPENSIÓN TRASERA

Está permitido barras de torsión, plumas (machetas) y bujes de macheta (necesita mantener dimensiones originales) de cualquier manufactura.

Está permitidos ajustadores y cortar plumas para más carrera.

Está permitido reforzar los brazos traseros con una placa metálica de ¼ de pulg., de espesor.

Está permitido reforzar el cuerpo de torsión de los extremos al entubado.

Las bases del amortiguador pueden estar sobre el brazo trasero y la tubería debido a la altura del amortiguador permitido

- **EQUIPO DE SEGURIDAD**

Deberá contar con el equipo de seguridad requerido según el evento.

- **AMORTIGUADORES Y TOPES**

Está permitido únicamente un amortiguador por rueda.

Se permiten topes de hule de cualquier marca y colocado en cualquier posición.

Necesita puntos de apoyo originales.

Se puede aumentar el diámetro del tornillo del amortiguador hasta 0.5 plg.

Está permitido cualquier manufactura de amortiguador con un diámetro máximo de 2.4 plg. Está permitido aletas de enfriamiento y/o reservas.

No está permitido suspensión secundaria.

Amortiguadores traseros deben medir máximo 18" entre los hoyos para atornillarse, se permiten los de maraca fox mas extendidos del cuerpo

- **RINES Y LLANTAS**

Se permite cualquier rin de acero con medidas máximas de 4 x 15, que puede atornillar directamente a un tambor de V.W.

Está permitido instalación de birlos. Está permitido llantas hasta 31 plg., de altura y 10 plg., de ancho cuando esta montado a un rin de 4 plg., con un máximo de 18 libras de aire.

La llanta extra es obligatoria y necesita montarse en cualquier lugar adentro de la carrocería o el cofre.

- **COMPONENTES DE FRENOS Y DIRECCIÓN**

DIRECCIÓN

Está permitido cualquier manufactura del volante.

Necesita usar la caja de dirección original de V.W., pero se puede usar espaciadores entre el brazo pitman t caja de dirección. Necesitan usarse los componentes originales como rotulas (dirección y brazos) brazos.

FRENOS

Es obligatorio usar frenos de tambor tipo 1 únicamente. Está permitido cualquier combinación de balatas con dimensiones originales.

Está permitido cualquier combinación de cilindro maestro y cilindro de ruedas.

Está permitido quitar freno de mano, pero si se quita necesita tapar los hoyos.

- **SISTEMA ELÉCTRICO**

IGNICIÓN

Se acepta ignición de batería solamente no magnetos. Está permitido sistemas de 6 o 12 voltios. Está permitido cualquier manufactura de distribuidor. Está permitido cualquier alternador o generador tipo V.W., en su lugar original.

- **BATERÍAS**

Necesita re-colocar la batería.

- **LUCES**

Está permitido luces adicionales.

Los faros son opcionales únicamente en pista.

Está permitido reemplazar faros de cualquier marca siempre usando su posición original.

En modelos antes 1967 está permitido quitar la mica del faro.

Necesitan funcionar las luces del stop y los cuartos, pero luces de las direcciones son opcionales.

Las luces de reversa se pueden apuntar únicamente al compartimiento del motor y funcionar en cualquier cambio menos en la reversa.

- **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

El tanque fuel cell es requerido.

Deben de consumir únicamente gasolina para automóvil comercial, PEMEX de bomba. (Habrá revisión de combustible al concluir cada competencia los tres primeros lugares) No se permite combustible de competencias.

ESTRICTAMENTE PROHIBIDO UTILIZAR ADITIVOS.

Necesita usar la bomba de gasolina original tipo mecánica.

Está permitido el uso de bombas eléctricas como secundario pero necesita permanecer en la misma ruta.

- **LINEAS, TAPAS Y VENTILACIÓN**

El tapón de fuel cell se debe colocar en un costado del carro y tener un diámetro máximo de 2.25 plg. Interior.

- **MOTOR, TRANSMISIÓN Y FLECHAS**

VW tipo 1 US. Sedan componentes y medidas 1600cc Sedan. Con el desplazamiento máximo de 1584cc como entregado de la fábrica. se permiten cv joint tipo 2 (de combi)

- **BLOCK (CAJA)**

Cualquier caja 1, 2, 3 o universal. Con las siguientes modificaciones:

a) Rectificación de bancada (line bore)

b) Se permite abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura.

c) Se puede instalar injertos a los birlos de cabezas (case savers).

d) Rectificación de block para reten del cigüeñal.

e) Rectificar los asientos de los cilindros.

f) Ductos de aceite de 8mm se pueden abrir a 10mm.

g) Se permiten tapones de rosca para los ductos de aceite.

- **BOMBA DE ACEITE**

Cualquier marca de bomba. No dry sump o deep sump (esta es la alteración a la tapa de cedazo y depósito de aceite auxiliar) es permitido rompe olas.

Cualquier pistón o resorte de by-pass o presión.

- **BOMBA DE GASOLINA**

Se permite usar bomba mecánica original y/o eléctrica opcional directa al carburador. Se permite cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.

- **PISTONES**

Pistones de 3 anillos, de cualquier manufactura, manteniendo sus dimensiones de VW original.

Se permite balancear 3 pistones.

Cualquier candado de pasador es permitido.

- **CIGÜEÑAL**

Original de VW se permite balancear y pulir, instalación del retén delantero (sand seal), instalar 8 guías al volante, y cualquier tuerca del volante. No se permite cigüeñal contrapesado.

Corte máximo 0.030 plg.

Se pueden balancear 3 bielas, pero no se permiten pulir ni perfilar.

El peso balanceado de las bielas en gramos debe ser igual a la biela que no está balanceada.

Cualquier volante de VW es permitido, se puede quitar peso y balancear.

No volantes de aluminio.

Cualquier manufactura de clutch y plato de presión debe mantener el diámetro original de VW.

Se puede balancear el clutch y el plato de presión.

- **CABEZAS**

Las cabezas pueden ser sencillas o doble porte de serie libre. O cualquier cabeza que supla a la original (OEM)

Medidas de válvulas: escape 32mm admisión 35.5mm

Está permitido rectificar el asiento del cilindro, no está permitido portear o pulir.

El volumen de la cámara de combustión es abierto.

Nota: Teniendo que mantener las dimensiones originales de las válvulas.

- **ARBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES Y BALANCINES**

Es permitido cualquier árbol, engrane o reten de resortes y botadores.

El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de VW.

Las válvulas necesitan mantener ángulo de 45 grados. (Se pueden cortar de 3 ángulos) se permiten válvulas de una sola pieza.

Guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido.

Se permiten sellos de las válvulas.

No se permite maquinar o pulir las puertas o guías.

Cualquier árbol de levas que use balancines tipo original de VW 1600cc.

No se permite el uso de baleros o balines entre balancines y el árbol de levas.

Punterías y flautas de cualquier manufactura.

Tornillos de ajuste, guasas de ajuste de cualquier manufactura.

Los candados de los balancines se permiten asegurar con alambre.

Se necesita usar tapas de punterías y láminas originales de cualquier año.

Está permitido modificar tapa de punterías y láminas para instalación de la respiración del motor.

Se permite pata de elefante.

Libre uso de barras de balancín y varillas

No se permiten resortes de válvulas dobles ni espirales

- **TOLVA**

La tolva (cubierta del ventilador), Se permite tipo Dog House y/o Original los tubos de calefacción son opcionales. Si pueden ser cromados, si es tipo viejo (36 hp. Redonda)

- **CARBURADOR**

Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar.

Se permite "velocity stacks", si no están soldados o adheridos con pegamento al carburador.

Carburador original de VW 34 sin vectores.

Tamaño máximo de venturi 34mm.

No se permite ninguna modificación de las partes (pulir, maquinar o limar) internas del carburador.

Esta incluye no quitar partes.

Se permite quitar el ahogador eléctrico, tapar los hoyos de la flecha del ahogador.

Se permite tapar ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilación en la cubierta superior.

Múltiple de admisión solamente stock de VW.

No se permiten alteraciones como pulir o pulir químicamente.

Está permitido cortar el múltiple cuando sea necesario para centrar en las cabezas pero, no está permitido resoldar.

Los múltiples sencillos que están cortados y soldados necesitan cortarse otra vez y ensamblarse usando manguera y abrazaderas para facilitar la inspección interna. No se deben pulir o portear ningún múltiple o codo, se puede soldar un tubo en las puntas de la parte central para cambiar las bridas por manguera

Debe utilizarse adaptador entre el carburador y el múltiple de admisión

- **TRANSMISIÓN**

Únicamente se puede usar transmisión de cuatro velocidades tipo 1 hormiga.

Está permitido el uso de tapas reforzado del diferencial y porta corona de cualquier manufactura.

Únicamente se permite la relación de piñón y corona 8:33.

No está permitido relaciones cortas o cerradas.

Se permite solamente para la cuarta velocidad la relación 0.9310, 0.88 y 0.89 y para la tercera velocidad es 1.26, 1.3181 y 1.23.

No está permitido reforzar los tubos del eje con tubos de refuerzos.

Son opcionales otras modificaciones internas.

El soporte de la transmisión trasera se puede reforzar con 2 abrazaderas verticales de 0.25 x 1 plg.

Se necesita usar horquillas originales pero se permite usar el juego original para hacerlos más largo.

- **PEDALES**

Únicamente se aceptan pedales originales sin modificaciones.

- **ESCAPE**

Está permitido cualquier escape.

- **ENFRIADORES DE ACEITE**

Se permite cualquier manufactura de enfriadores de aceite en cualquier lugar.

Se permite el sistema (full-flow). No deep sump o dry sump o alteraciones del área de la tapa del cedazo.

- **ASIENTOS**

Está permitido cualquier manufactura de los asientos pero necesitan permanecer aproximadamente en su lugar original.

Si se usan puntos de apoyo original es necesario reforzarse con 2 abrazaderas tipo “U” por ambos lados del asiento.

- **COMPONENTES GENERALES DEL VEHÍCULO COMPARTIMIENTO DEL PILOTO**

Está permitido quitar la tapicería, capote y alfombras.

Se puede cubrir el tablero con lámina para facilitar la instalación de instrumentación adicional.

- **PUERTAS Y PICAPUERTAS**

Las puertas necesitan mantenerse funcionando y en su lugar original y tener las bisagras originales con pica puertas funcionando.

Es necesario tener un sistema secundario para fijar las puertas.

- **PLANCHA**

No está permitido alteraciones de ninguna forma a la plancha.

Necesita retener la serie.

Está permitido resoldar costuras originales.

Está permitido quitar pintura, etc.

Está permitido intercambiar planchas de 1965 y anteriores.

Está permitido intercambiar planchas de 1966 a 1968.

Está permitido intercambiar planchas de 1969 en adelante.

Todos necesitan mantener su tipo de suspensión original.

- **DEFENSAS**

Se puede usar únicamente defensas originales con los accesorios originales (no incluye plástico o pintura).

Está permitido reforzar defensas.

Las defensas deben mantener su distancia original, usando la placa original del soporte.

- **DESLIZADORES (SKID PLATES)**

Está permitido cualquier tipo de deslizadores delantero y trasero.

El deslizador delantero se puede fijar a la barra de torsión inferior con un máximo de 2 abrazaderas tipo “U” de diámetro 0.375 plg. Con un ancho máximo de 1.5 plg.

Deslizador delantero se puede extender adelante y para arriba pero no más arriba de la defensa delantera.

- **GUARDAFANGOS**

Está permitido aplanar las orillas de la parte inferior para prevenir cortarse las llantas.

Está permitido soldar un alambrón con un diámetro máximo de 0.25 plg., en la parte inferior del extremo exterior para el refuerzo. No se permite recortar los guardafangos debiendo guardar sus medidas y apariencia originales.

- **CARROCERÍA**

No está permitido ninguna modificación de la carrocería.

Está permitido remover o quitar una lámina trasera de atrás del motor pero necesita mantener la apariencia original.

Está permitido únicamente VW tipo 1 hormiga o quema coco hormiga.

No está permitido convertibles, ghias, 181 (safari o thing), variants o super beetles.

Está permitido quitar estribos.

Está permitido reemplazar o modificar candados de cofre y cajuela.

Las bisagras necesitan permanecer originales. Esta opcional, vidrio delantero, trasero y de los lados.

Está permitido quitar vistas cromadas, espejos exteriores y antenas.

Se permite la instalación de aditamentos. (Alerones y similares)

NOTA: OEM (original equipement manufacturer) se usa este término para designar a repuestos originales que no necesariamente llevan la marca del fabricante.

EN CASO DE PROTESTAS MECÁNICAS, SE REVISARÁ POR MEDIO DE UN COMITÉ EXTERNO ESPECIALIZADO EN LA MATERIA, AVALADO POR LA CNO.

13. CLASE 14.

- Los vehículos deben de contar con chasis original (sencillos o doble tracción) modificados o compactos originales.
- Se permiten unidades hasta un máximo de 6 cilindros (4.3 Lts.) Independientemente si la marca del vehículo corresponda a lo estipulado con el uso del motor correspondiente, y estos podrán ser modificados a conveniencia del participante, de igual manera podrán sufrir modificaciones en su diseño para uso de carburador.
- Solo se permite el uso de gasolina PEMEX.
- Esta categoría restringe la participación que estén participando en otra categoría durante el serial o el campeonato correspondiente durante el año.
- Durante el serial solo se permite que el PILOTO pueda participar como COPILOTO en cualquier otra categoría que así lo desee, pero que si se llega a detectar que su participación la realiza como piloto, este quedara automáticamente fuera de la clase 14.

AMORTIGUACIÓN Y SUSPENSIÓN

- Suspensión delantera libre.
- Suspensión trasera máximo 20 pulgadas con muelles originales o bien de la marca o preferencia que así convengan NO FLOTANTE.

14. CLASE 15.

- No se permitan vehículos con motor de 8 cilindros.
- Se acuerda el uso de motores v6 Stock con un máximo de 3.4 Litros usando el combustible comercial Pemex.
- No se permite la invasión de categorías en esta categoría.
- Las unidades de 4 Plazas deben ser tripuladas por ocupantes.

15. CLASE 7SX (PROMOCIONAL).

Producción Stock-Mini pick ups y Suv.

Vehículos construidos de 2 o 4x4 de tracción, mini o medio medida de pick up, el motor no deberá exceder los 4,000cc, Los vehículos de esta categoría debieron haberse fabricado cuando menos 5,000 unidades en un periodo de 12 meses, y fue disponible al público en general, en USA. el vehículo debe de ser marcado o denominado como mini o mid de tamaño pick up y Suv.

REGULACION GENERAL

Los vehículos en esta categoría deben de completar o ser aplicables a estas regulaciones generales.

REGULACIONES DE COMPETENCIA

La mano facturas de la carrocería, motor y chasis deben mantenerse en su forma original, esta categoría es de producción original (stock) y todos su s componentes deben mantenerse, excepto estas modificaciones permitidas.

NOTA: lo no mencionado NO está permitido.

EQUIPO DE SEGURIDAD

CR1 Cascos.

CR2 Ropa de protección.

CR3 Protección de ojos.

CR4 Equipo de primeros auxilios.

CR5 Equipo de señales de emergencia.

CR6 Claxon.

CR7 Luces Reflectoras.

CR8 Extinguidores de Fuego.

CR9 Equipo de Supervivencia.

COMPONENTES DE SUSPENSION.

Las espigas pueden ser de cualquier mano factura y pueden ser reforzadas, la posición vertical y horizontal debe de permanecer de manera original (stock).

La suspensión delantera debe de ser de la misma mano factura, forma y configuración de como se produjo originalmente e instaladas en la posición original (stock) en la que fue montada. Todos los componentes excepto los amortiguadores deben de mantenerse de manera original (stock) en producción y ubicación así como los métodos de montaje. Todos los componentes deben mantenerse de manera original (stock) de producción y diseño con excepción de los amortiguadores.

Se permite Rotulas en todos los puntos de apoyo de la suspensión.

Los brazos en A, I beans deben de mantenerse de manera original (stock) como viene en el chasis como fueron montados. Las partes pueden ser reforzadas adhiriéndoles material, doblarse para ajustar la alineación, y hasta alargarse el tensor de los I bean de la parte de abajo para este propósito.

En ambos tipos de suspensión podría adherirse material para mantener más ancho hasta 74 pulgadas de ancho, tomando como referencia la parte exterior de la llanta.

Los puntos de apoyo pueden ser reforzados también las rotulas pueden ser de cualquier mano factura. Los resortes delanteros deben de mantenerse en la posición original (stock) y mantener su concepto original (stock) muelles, resortes o barras de torsión, libraje, capacidades de los resortes es abierto, las muelles traseras pueden alargarse para igualarse con las medidas de las muelles originales más largas de producción de mini o mid medida de pick up, que ahora lo máximo legal permitido es de 57.5 pulgadas de largo, si las muelles originales del vehículo son más cortas que esta medida, se pueden alargar, las capacidades o librajes de las muelles es abierto, Dos barras de dos puntos de apoyo extra son permitidos en el diferencial trasero incluyendo a los Suv.

Todos los componentes excepto los amortiguadores y las muelles traseras deben de mantenerse de manera original (stock) en producción y ubicación de producción y diseño con excepción de los amortiguadores, muelles y columpios.

También en el casco de la suspensión trasera podría adherírsele material para hacerse más ancho hasta 74 pulgadas de ancho tomando como referencia la parte exterior de las llantas.

Las barras estabilizadoras original (stock) pueden ser removidas.

Parte exterior de las llantas.

Las barras estabilizadoras original (stock) pueden ser removidas.

CR10 AMORTIGUADORES Y TOPES

Numero de amortiguadores, métodos de montaje son abiertos y opcionales y los puntos de apoyo pueden ser reforzados y de diseño modificable, los amortiguadores no pueden pasar a través del cofre. No pueden montarse amortiguadores en partes remotas a la original. Los topes hidráulicos están permitidos siempre y cuando se mantenga el chasis de forma original (stock) la suspensión máxima permitida delantera de 14 pulgadas.

CR11 SUSPENSION SECUNDARIA

No se permite suspensión Secundaria.

CR12 LLANTAS Y RINES

Cualquier Mano Factura de rines y llantas es permitida.

CR13 FASTENERS

COMPONENTES DE DIRECCION Y FRENOS.

CR14 DIRECCION.

La caja de dirección debe de mantenerse de manera original, ya sea de mid o mini pick up, y de la misma producción del vehículo y deberá mantenerse de manera y concepto original (stock). Las partes internas de la caja de dirección son libres y el punto de apoyo de la caja de la dirección puede ser reforzada y puede adherirse material para este propósito pero debe de mantener su punto de apoyo original.

EQUIPO DE SEGURIDAD DEL VEHICULO

CR33 Entubado protector.

CR34 Cinturones de seguridad.

CR35 Redes en ventanas.

CR36 Asientos.

Cualquier tipo y marca de asientos son permitidos siempre y cuando mantengan su posición original (stock) aproximada.

G.- Filtros de Aire.

H.- Bombas de Gasolina.

I.- Sistema de escape.

Sistema de inyección de vapor de agua no son permitidos a menos que vengan de mano factura original, radiador deberá permanecer en su posición original y mantener su misma manera frontal original.

El MOTOR debe de ir montado en la posición original (stock) que viene de fabrica + - una (1) pulgada. Esto será medido en el centro de la espiga a la parte trasera del block, y la altura será medida del centro del raíl del chasis al centro del cigüeñal, Accesorios del motor, Bomba de dirección, alternador, coil o ignición y filtros de aire son libres.

CR24 REEMPLAZO DEL MOTOR

CR25 TRANSMISION

DIFERENCIAL

Transmisión conforme a la marca del vehículo.

El diferencial trasero, en cuanto al cuerpo (housing) es libre y puede ser más ancho para ajustar las pulgadas de límite, puede ser de otra mano factura y sus partes internas son libres.

Piñón y corona, carriers, ejes y masas flotantes son libres, pero debe de mantener el ancho máximo permitido de 74 pulgadas, tomando como referencia la parte externa de las llantas, deberá mantenerse cinco o mas birlos con tuerca por llanta, no se permite tuerca de mariposa.

CR22 LINEA DE GASOLINA O MANGUERAS, RESPIRADEROS Y TAPONES.

MOTOR, TRANSMISION Y SISTEMA DE TRACCION

El motor debe de ser de la misma mano factura y básico, tipo con un máximo de seis (6) cilindros, Cualquier otro motor de la marca del vehículo a usar están permitidos pero debe mantener:

1. Mantenga un máximo de seis (6) cilindros y son libres sus partes internas siempre y cuando no exceda los 4.0 litros de capacidad y mantenga la relación de compresión original.
2. Mantenga misma cantidad de árbol de levas.
3. Mantenga el mismo número de válvulas por cilindro.
4. No sea más grande de 4.0.
5. El block y cabezas deben ser de mano factura original.

Cualquier carburador o mantener el sistema de gasolina de inyección pueden ser usados pero con una combinación máxima de un (1) venturi por cilindro, no se permite súper cargadores y turbo cargadores.

Artículos o piezas sin restricción.

Reforzamiento y balanceado de partes y partes internas.

Sistema de válvulas (válvulas, rolles, botadores) y árbol de levas.

Strocker y vielas (medidas) siempre y cuando no exceda los 4000cc.

Planeación y balance.

Sistema de aceite y agua, NO se permite cárter seco.

Las partes de la dirección, rotulas, brazos pitman, varillas de dirección, columnas, dumper, brazos de espiga, pueden ser especialmente hechas pero deben de mantener la posición y forma de operar original (stock). Cualquier mano factura de volante puede ser usada, la posición del volante en la cabina puede variar como máximo 3 pulgadas.

CR15 FRENOS

Son libres.

CR16 IGNICION

Son libres.

CR17 BATERIAS

De cualquier mano factura puede ser usada y su posición puede ser reubicada.

CR18 LUCES

Cualquier tipo de luz puede ser utilizada pero las luces delanteras originales deben de ser mantenidas en su forma y manera original.

CR19 MOTOR DE ARRANQUE

Son libres.

CR20 GASOLINA DOMESTICA UNICAMENTE (PEMEX)

CR21 TANQUE DE GASOLINA

Se requiere tanques de gasolina de seguridad Fuell Cells, la posición es opcional y el tanque de gasolina puede estar inserto en medio del chasis y las barras de apoyo del chasis originales pueden quitarse y reubicarse solo en medida de este propósito únicamente.

COMPONENTES DEL VEHICULO EN GENERAL

CR37 COMPARTIMIENTO DE LOS OCUPANTES.

El tablero es libre y opcional, el tapizado de los paneles, los tapetes y la alfombra deben ser removidas. Los pedales son opcionales pero deben de mantener su forma y posición original (stock).

CR38 PUERTAS Y CERRADURAS

Las puertas pueden no operar con las visagras originales.

CR39 PARED DE FUEGO

La pared de fuego debe de mantenerse, que es la lámina de la cabina de lado a lado del piloto y copiloto del chasis.

CR40 BALLAST

CR41 PESO

El vehículo deberá tener un peso mínimo de 3000 lbs.

CR42 PARED DE PISO A MOTOR

La parte del piso de la cabina al motor, puede ser alterada para permitir el paso de tubos de escape a la parte trasera del vehículo debe mantenerse.

CR43 DEFENSAS Y BASES DE DEFENSAS.

No se requiere la defensa delantera.

CR44 ESPEJOS

CR45 PROTECTOR DE MOTOR Y TRANSMISION (SKID PLATES).

CR46 ALMACENAJE

CR47 SALPICADERAS

Las salpicaderas se pueden incrementar o alargarse para permitir el paso de las llantas, pero debe de mantener la forma y líneas de carrocería, las partes internas de las salpicaderas pueden ser removidas pero tienen que ser atornillables u operar con DZUS.

En la parte delantera del cofre y/o salpicaderas no pueden operar con visagras, debe mantenerse la forma de la carrocería y las partes de la carrocería de fibras de vidrio son aceptables.

CR48 CHASIS Y CARROCERIA

Especificaciones de mano factura del chasis y combinación de carrocería deben mantenerse, la carrocería puede actualizarse pero debe de ser la misma serie del chasis.

CHASIS

Debe mantenerse la distancia entre ejes del vehículo de manera original (Stock) + - una pulgada.

CARROCERIA

Debe mantenerse de la misma forma original (stock) apariencia y configuración, adherirle material para los puntos de apoyo de la carrocería es permitido y debe mantenerse de forma a la medida se checara de la posición original de la espiga delantera a la parte del postal trasero de la cabina (B pillar) debe mantenerse original + - una pulgada.

El cofre, puertas, salpicaderas delanteras y traseras se requieren en la posición original, que pueden ser fibra de vidrio al igual que el techo de la cabina, en la parte de atrás, la cama de la caja del pick up, las partes internas de la salpicadera y bases de la defensa pueden ser removidas y el material de las salpicaderas puede ser de cualquier material.

Los cuartos traseros, la parte delantera de la caja es opcionales, pero debe mantener la parilla original, los vidrios delanteros de las ventanas y traseros son opcionales.

CR49 MANGUERAS

CR50 IDENTIFICACION DE FABRICA (SERIE)

CR51 ANUNCIOS SOBRE LA CARROCERIA

CR52 EQUIPO DE RADIO COMUNICACION

CR53 WORKMANSHIP

CR54 RECEPTOR DEL CHECK (BOTE)